

Italianieuropei



PRIMA PAGINA
LA GERMANIA
E LA CRISI EUROPEA
AGENDA
UN RUOLO PER LE BANCHE
FOCUS
LO SVILUPPO DELLE CITTÀ

8 2012

Direttore Massimo Bray
www.italianieuropei.it

Antonino Saggio

*insegna Progettazione architettonica e urbana
all'Università di Roma "La Sapienza"*

LA CITTÀ E LA RIVOLUZIONE INFORMATICA

Il passaggio dalla città industriale a quella informatica – in cui la rete ha preso il posto della catena di montaggio, la mixité ha sostituito lo zoning, il computer la macchina e la narrazione la monofunzionalità – ha avuto tra le sue conseguenze anche la dismissione di vaste aree che l'architettura contemporanea ha il dovere di recuperare e rivalorizzare in sintonia con le esigenze attuali. Un esempio, in tal senso, è il progetto della Urban Green Line.

Antonino Saggio

*insegna Progettazione architettonica e urbana
all'Università di Roma "La Sapienza"*

LA CITTÀ E LA RIVOLUZIONE INFORMATICA

Il passaggio dalla città industriale a quella informatica – in cui la rete ha preso il posto della catena di montaggio, la mixité ha sostituito lo zoning, il computer la macchina e la narrazione la monofunzionalità – ha avuto tra le sue conseguenze anche la dismissione di vaste aree che l'architettura contemporanea ha il dovere di recuperare e rivalorizzare in sintonia con le esigenze attuali. Un esempio, in tal senso, è il progetto della Urban Green Line.

Parliamo di rivoluzione informatica. Non vi è quindi da stupirsi se le differenze tra una città della “seconda ondata” – come direbbe Alvin Toffler – e una della “terza ondata” o dell’“informazione” sono molto grandi. Infatti, la città è la più grande e complessa forma di artefatto creato dall’umanità quale sistema di accelerazione delle proprie capacità produttive. Di conseguenza, il passaggio da una struttura urbana basata sull’industria manifatturiera a una basata sull’organizzazione, diffusione e formalizzazione dell’informazione comporta differenze sostanziali.

RETE

La città industriale incorporava nella propria logica formativa quella dell’organizzazione tayloristica del lavoro. Una logica che si traduceva in scelte dal punto di vista sia organizzativo che fisico.

Lo *zoning*, come noto, è il principio urbanistico attraverso il quale lo spazio veniva concepito, organizzato, regolato e progettato. Ogni zona della città industriale o “moderna” (come la chiamavano gli architetti dei congressi internazionali di architettura moderna) era organizzata attraverso specifici standard, densità e tipi edilizi e, soprattutto, attraverso una specifica funzione: ora residenziale, ora industriale, ora terziaria o direzionale. Ogni zona veniva messa “in serie” – come l’anello di una catena – con un’altra funzionalmente distinta, in maniera da ottimizzare la

produttività generale. Se la casa è una macchina per abitare, come diceva Le Corbusier, la città è una macchina per produrre!

Ma, se ora ci domandassimo se nella civiltà dell'informazione sia ancora la catena di montaggio il modello della produzione, risponderemmo con facilità che sono oggi subentrati alla catena di montaggio la rete come strumento principe della produzione e all'automobile il computer come oggetto catalizzante.

Ecco allora che da questi assunti, come fossero due molecole di DNA, tutto cambia. Se noi sostituiamo alla catena di montaggio la rete, scopriamo che i processi produttivi non sono più lineari, ma, come è del tutto ovvio, interconnessi, interrelati e interattivi, coerentemente con i modelli informatici che ne sono alla base. Anche il tempo cambia. Al tempo ciclico ruotante con gli stessi ingranaggi delle ruote dentate (ora produttivo, ora ludico, ora di riposo) la città dell'informazione tende a sostituire un intreccio che sovrappone i tempi e rende tutto disponibile, sempre e ovunque. Possiamo lavorare in ogni momento, perché questo ci permettono i nostri cordoni ombelicali informatici, possiamo al contempo lavorare e trascorrere il tempo libero, produrre e consumare e, tra non molto, potremo anche dormire e apprendere insieme. Se l'auto era lo strumento per spostarsi nelle diverse zone, il computer ci permette di essere quasi ubiqui. Non solo lavorare ovunque, ma anche trovarci ovunque ci interessi essere. Spazio e tempo si riconfigurano completamente nel nuovo sistema produttivo.

Il modello stesso di città che ne scaturisce è diverso. Se l'architettura del passato voleva essere essa stessa costruzione regolata di un tempo meccanicamente ripetitivo, la città di oggi, più che costruire, ha la tendenza ad annullare il tempo attraverso il battito del bit che ricrea continuamente informazioni e immagini sullo schermo. Il tempo della città contemporanea somiglia sempre più a quello che viviamo su uno schermo e sembra esistere solo nell'istantaneità.

A una *forma mentis* lineare (prima e dopo, causa ed effetto, *if and then*), legata alla produzione seriale e meccanizzata, si sostituisce oggi quella della simultaneità dei processi, della ramificazione dei cicli, della compresenza delle alternative; insomma, vince il principio dell'ipotesi, del "what if", ovvero del "che cosa succederà se modifico

A UNA FORMA MENTIS LINEARE, LEGATA ALLA PRODUZIONE SERIALE E MECCANIZZATA, SI SOSTITUISCE OGGI QUELLA DELLA SIMULTANEITÀ DEI PROCESSI, DELLA RAMIFICAZIONE DEI CICLI, DELLA COMPRESENZA DELLE ALTERNATIVE

questo parametro o questa variabile?”. E alle linee parallele della catena di montaggio si sostituisce il triangolo ramificato della rete – che è certo internet, ma anche moltissimo altro: una rete che diffonde, interrela, interconnette e rende globale e locale lo sviluppo dei processi.

D'altronde, la spinta del sistema produttivo non è più l'uniformità e omogeneità dell'esito finale e dello standard, ma esattamente l'inverso: la personalizzazione del prodotto, sulla base di un'attivazione, ogni volta diversa, di alcune connessioni della rete informativa e produttiva.

MIXITÉ

Tutti questi fattori si traducono, dal punto di vista fisico e nel contesto della città dell'informazione, nella perdita di centralità delle idee di *zoning* e di omogeneità funzionale, perché la città dell'informazione tende a riaggregare, combinare, sovrapporre e intrecciare le funzioni. Uno degli aspetti fondamentali di questo cambiamento è l'affermarsi del fenomeno della *mixité*, per cui le parti di città, e con esse i progetti, invece di aderire a una sola funzione – la zona residenziale, la zona terziaria, la fabbrica, la scuola – come nel vecchio *zoning*, tendono a essere ogni volta una combinazione, un mix appunto, delle diverse attività.

I progetti mirano sempre di più ad aderire a grandi nebulose di usi diversi che, prendendo a prestito la terminologia inglese, che permette l'idea dinamica dell'espansione, possiamo chiamare dell'*inhabiting* (la sfera del risiedere), dell'*exchanging* (la sfera del commercio), del *creating* (la sfera dell'attività produttiva), dell'*infrastructuring* (la sfera delle infrastrutture) e del *rebuilding nature* (la sfera della nuova naturalità). Nella città dell'informazione ogni progetto presenta tendenzialmente una combinazione di questi diversi usi sia alla grande scala che alla scala dell'edificio. Basti guardare al grado di *mixité* che hanno oggi le stazioni o gli aeroporti, ma anche i musei o i centri commerciali o i campus universitari o gli stadi (lo stadio monofunzionale è un residuo del passato e rappresenta una perdita economica: una struttura per funzionare oggi deve servire a tanti scopi diversi).

D'altronde, il *multitasking* non è caratteristica saliente dei nostri pc? La città di oggi tende a somigliare ai nostri computer e a operare con le loro modalità esattamente come la città dell'industria non solo era fatta per l'automobile, ma tendenzialmente era anche basata sugli stessi processi produttivi (la catena di montaggio), sulla stessa idea di standard (la

Ford nera o la Seicento per tutti!), sugli stessi principi logici e, nei casi più estremi, sugli stessi principi formali (si pensi a quanto ideato dalle avanguardie artistiche di futurismo, costruttivismo, neoplasticismo, purismo).

Ma la chiave della *mixité* non è solo la pura e semplice compresenza *multitasking* delle funzioni, quanto la capacità dell'insieme di avere la forza di una "comunicazione narrativa", affinché l'esito sia dotato di senso, di immagine e di storia e si possa inserire nei nuovi parametri produttivi e comunicativi della civiltà dell'informazione: si tratta di una *driving force* ed è la caratterizzazione trainante di un progetto, tanto alla scala di un singolo oggetto di design quanto di una parte di città. La *driving force* deve sia essere radicata in profonde ragioni sostanziali, contestuali ed economiche che proporsi con coraggio nuove ipotesi. In un caso la *mixité* si struttura attorno alla *driving force* di un campus per lo studio del territorio, in un altro in nuovi centri di produzione cinematografica, in un altro sviluppa la valorizzazione ambientale o dei percorsi storici, in un altro ancora affronta il tema del cibo o dell'automobile. In Germania la grande cultura dell'automobile ha generato nuovi grandi progetti, che non sono affatto musei della Mercedes, dell'Audi, della Porsche o della BMW, ma vere e proprie *agorà*, nuovi forum pubblici in cui la "narrazione" del primato meccanico si traduce in mille declinazioni. Alcune di queste opere, come quella della Mercedes Benz a Stoccarda, sono anche capolavori dell'architettura di oggi, ma questo è un altro discorso.

Quando il sistema funziona, la mano pubblica orienta i principi generali e negozia i massimi vantaggi per la collettività; il privato realizza, gestisce, dà occupazione e trae reddito.

Se volessimo sintetizzare alcune differenze tra città dell'informazione e città dell'industria, diremmo allora: reti contro catena di montaggio, *mixité* contro *zoning*, computer contro macchina e narrazione contro monofunzionalità. Questi cambiamenti comportano ulteriori e rilevanti conseguenze, alcune delle quali indichiamo qui di seguito.

BROWN AREAS E OLTRE

Il più macroscopico effetto riguarda la dismissione di enormi aree – le cosiddette *brown areas* – del vecchio modello della produzione industriale. Che cosa fare, come dare a queste aree un'indicazione che sia propulsiva e coerente con l'idea di città dell'informazione è una sfida grande e inte-

ressante. Solo chi ha studiato come il mondo è cambiato può formulare ipotesi con possibilità di successo. Vi sono molti casi eclatanti di nuove possibilità legate alla dismissione delle ex aree industriali. Il più grandioso è forse rappresentato dalla città di Seul, la capitale della Corea del Sud, che ha tolto per molti chilometri l'autostrada che circondava il centro, ha fatto riemergere un canale interrato e ha creato un parco tematico sul fiume ritrovato per tutta la città. Immensi capitali si sono rivitalizzati e la città attrae sempre più lavoratori qualificati dell'informazione.

Un altro esempio molto importante è, naturalmente, la High Line a New York. Anche in questo caso un'infrastruttura industriale dismessa è stata rivitalizzata grazie all'azione dei cittadini e oggi genera ingenti aumenti di occupazione, oltre che di valore immobiliare. Alla scala degli edifici, i progetti sono numerosissimi e, per fortuna, riguardano anche l'Italia (si pensi al Lingotto di Torino), anche se il capostipite è il Museo Guggenheim a Bilbao, il quale è stato appunto creato in un'area industriale dismessa che è divenuta oggi un luogo di pellegrinaggio culturale per milioni di cittadini. Invece, per quanto riguarda gli interventi in intere parti di città, il primo esempio su larga scala in Europa è Potsdamer Platz a Berlino.

La presenza delle aree dismesse indica, tra l'altro, che invece di prefigurare una espansione infinita della città forse vale la pena infittire e intessere nuove relazioni operando all'interno. Il sottoutilizzo dei suoli e delle aree abbandonate dentro la città e il parallelo spreco di terreno agricolo all'esterno sono prassi che si continuano a perseguire per inerzia. All'idea di *far-west*, cioè della conquista infinita di un territorio dove corrono inesorabili i binari paralleli della ferrovia o dell'autostrada, la città dell'informazione deve sostituire quella dell'*in-between*, cioè dell'operare "tra" e "nelle" cose.

Infine, qualcosa sui processi decisionali. La città razionale, industriale, meccanica e modernista si basava su un processo decisionale dall'alto verso il basso. Una ristretta élite stabiliva le linee ideologiche del nuovo approccio urbanistico (e questo, nel campo dell'architettura, avveniva principalmente nei Congressi internazionali di architettura moderna). Stabiliti i principi, seguivano le tecniche e le regole (ad esempio, la Carta d'Atene fu il documento cardine della città funzionalista e industriale). Ma la città dell'informazione

LA CITTÀ RAZIONALE, INDUSTRIALE, MECCANICA E MODERNISTA SI BASAVA SU UN PROCESSO DECISIONALE DALL'ALTO VERSO IL BASSO, MENTRE LA CITTÀ DELL'INFORMAZIONE PUÒ ANCHE PUNTARE ALLA PRESENZA DI UN APPROCCIO CHE SI MUOVA, AL CONTRARIO, DAL BASSO

può “anche” puntare alla presenza di un approccio che si muova al contrario rispetto a una ideologia imposta dall’alto, cioè dal basso, aggregando forze, ipotesi e potenzialità, in una modalità a rete e partecipativa.

È opportuno sottolineare che quando si studiano le città di maggior successo, si vedono in atto scelte strategiche e grandi indicazioni di direzione e di disegno, ma sono appunto grandi principi-quadro e non la descrizione di una situazione del tutto ipotetica che probabilmente non si realizzerà mai. *Planning by doing*, d’altronde, non vuol dire fare quello che capita, ma stabilire i principi e le direzioni cardine dello sviluppo e valutare le soluzioni caso per caso, non dogmaticamente, all’interno della direzione intrapresa.

Sono, questi, modi di lavorare in atto ormai da decenni nei paesi nordici e che si sono sviluppati negli ultimi anni anche con una pratica *grass root* (e ancora una volta ne è un esempio la High Line a New York). In una società in cui le nuove generazioni si aggregano via Facebook è possibile pensare a questi processi dal basso verso l’alto, catalizzati e sviluppati dalla rete, anche nel caso dell’architettura e della città.

INFITTIRE, INTESSERE E RICUCIRE I VUOTI URBANI

Abbiamo sin qui individuato alcune caratteristiche e differenze tra la città industriale e quella dell’informazione, ma come possiamo fare per operare concretamente? Ebbene, la risposta è tautologica: sostituendo alla catena la rete, cioè sostituendo a una maniera lineare e assemblatoria di operare una maniera olistica o, se si vuole, sistemica.

Come sappiamo, l’idea di crescita infinita legata al modello industriale comporta un progressivo depauperamento del pianeta. La città non può crescere all’infinito, non può produrre costantemente beni che poi diventano scarti. Il processo, in una parola, non può essere “input-output” ma deve essere “input-output-input”.

Le sfide della città dell’informazione risiedono, innanzitutto, nel suo avvicinamento alla scienza e alla tecnologia contemporanee. Nonostante la crisi economica degli ultimi anni, l’accelerazione delle scoperte scientifiche nel campo dei nuovi materiali, sempre più interattivi, intelligenti, depuranti ecc., o delle tecnologie delle componenti

LE SFIDE DELLA CITTÀ
DELL’INFORMAZIONE
RISIEDONO, INNANZITUTTO,
NEL SUO AVVICINAMENTO
ALLA SCIENZA E
ALLA TECNOLOGIA
CONTEMPORANEE

energetiche sia attive (cioè che catturano con apparati fisici energia e la trasformano) che passive (cioè che studiano le conformazioni più adatte della città e degli edifici) è impetuosa. Intere città si riconfigurano su questi principi e si muovono su queste linee. La città di Freiburg in Germania, vincitrice di numerosi premi, dovrebbe essere meta ricorrente dei nostri amministratori. Tuttavia, anche in Italia alcune cose si muovono: basti pensare, ad esempio, alle esperienze della città di Pisa. Insomma, la scienza contemporanea deve entrare in misura preponderante in qualunque idea di città della rivoluzione informatica.

Non bisogna necessariamente cambiare tutto d'un colpo, ma mettere a sistema le situazioni. Ad esempio, i problemi dei rifiuti o dei trasporti o dell'inquinamento possono indicare un progetto in una direzione positiva.

A tale proposito, si potrebbe parlare di come abbiamo progettato un sistema per far trasportare dal treno o dal tram i rifiuti, di come abbiamo ipotizzato di rimettere a sistema la grande zona di Malagrotta, di come abbiamo creato nuovi edifici per la comunità europea, di come abbiamo ideato nuove forme di abitare sociale, di come abbiamo costruito sistemi a bassa densità a difesa delle zone verdi sotto attacco speculativo, di come abbiamo utilizzato i vuoti urbani grandi e piccoli di cui la città è disseminata, quali aree abbandonate ed edifici industriali dismessi, che a Roma occupano ettari ed ettari di terreno anche in zone centralissime, subito al di fuori delle mura aureliane.

Da alcuni anni ci siamo concentrati sul tema delle infrastrutture. La città industriale aveva bisogno, per organizzarsi in "zone" e in "fasi", di infrastrutture di mobilità le più efficienti e monofunzionali possibile, cioè di veri "nastri trasportatori". La metropolitana e il viadotto automobilistico urbano ne erano il cardine. Ma, se ragioniamo oggi, ci rendiamo conto che proprio queste infrastrutture devono cambiare e possono divenire di nuovo plurifunzionali o, meglio, *multitasking*.

Sulla base di queste idee abbiamo lavorato per la "Urban Green Line", una infrastruttura ecologica per Roma, che costituisce un modo di operare nella città esistente, tenendo ben presente la sua direzione verso una città dell'informazione e una logica sistemica.¹ Si tratta, infatti, di un progetto urbano che crea un anello ecologico e infrastrutturale di circa tredici chilometri, il quale forma e connette fra loro due grandi zone di verde e archeologiche della città di Roma. Ma non è solo una infrastruttura di mobilità tranviaria, ciclabile e pedonale, un anello verde e

1 Si veda l'ampio spazio dedicato al progetto Urban Green Line dalla rivista internazionale "l'Arca", 257/2012 e gli articoli apparsi su "l'Unità" del 29 marzo 2012, su "Paese sera" e "l'Industria delle costruzioni" di giugno 2012. Maggiori informazioni sono disponibili sul sito www.arc1.uniroma1.it/saggio/ugl/.

un corridoio ecologico. È anche un elemento propulsivo per una serie di aree abbandonate e sottoutilizzate, che ne valorizza sia localmente che globalmente l'impatto. La UGL non è, quindi, solo una struttura della informazione, né solo una risorsa culturale e turistica, né solo un anello su ferro che raccorda "orizzontalmente" ("periferia-periferia") la città, ma è tutto questo insieme. È solo per una riduttiva componente di ingegnerizzazione che nasce l'idea che le infrastrutture debbano essere ottimizzate esclusivamente per la funzione "traffico". Una strada, ad esempio, deve accompagnare lo svolgersi dello scenario urbano, avere un andamento pieno di sorprese e di interessi, assecondare il verde e le costruzioni, funzionare per pedoni, tram, bici, auto e, allo stesso tempo, per lo spirito. Il tram può correre in molti tratti su un manto verde rinunciando all'asfalto oppure, dove serve, l'asfalto può essere colorato. Inoltre, gli asfalti usati in queste occasioni, insieme ad altri sistemi di pavimentazione, possono essere anche attivi (con l'utilizzo di nanotecnologie) nella purificazione e nel deinquanamento (la nostra industria è all'avanguardia in questa tecnologia). Il tram stesso può essere alimentato dal basso, cioè dai binari, anziché dai cavi sospesi, con la conseguente eliminazione del sistema dei pali elettrici. Lungo il suo percorso o in alcuni punti chiave si possono avere sistemi attivi di creazione di energia cinetica, illuminazione con sistemi solari autonomi e molti sistemi che mitigano il rumore.

Oltre a essere un elemento infrastrutturale della mobilità, la UGL è anche agente della continuità verde della città. Il tema del risarcimento urbano dal punto di vista ambientale è valido in tutti i processi di miglioramento dell'ambiente e dell'inquinamento metropolitano, che molteplici interventi e finanziamenti in chiave europea, a cominciare da Agenda 2000, promuovono. La UGL può permettere la raccolta di informazioni lungo il suo percorso (tempo meteorologico, traffico, inquinamento) e la loro trasformazione in conoscenza utile e produttiva. All'interno di questa proposta abbiamo creato un sistema di accesso ipogeo al parco archeologico dell'Appia antica, un museo del tram nel tratto sotterraneo che riutilizza una ferrovia abbandonata, una stazione di servizio basata sul bio-diesel, un museo del neorealismo che collega anche con la linea tranviaria i set storici della filmografia del dopoguerra. E dal punto di vista ancor più direttamente legato alla informatica, un portale internet che genera, nei vuoti urbani accanto alle fermate, performance sociali dove lo sport urbano consente di creare energia e risparmiare sulla pro-

pria bolletta, sistemi diffusi che trasformano il suono in energia elettrica dando vita a strutture di filtro e protezione del tram stesso lungo il suo percorso, un parcheggio che funziona anche come elemento di filtro per l'inquinamento cittadino, un sistema ecologico in cui il tram raccoglie l'ossigeno prodotto da alghe speciali messe a dimora negli stagni delle aree a parco e lo reimmette nelle zone ad alto inquinamento del suo percorso urbano attraverso pensiline accumulatrici e poi dispensatrici.

Guardiamo ogni tanto all'estero, a quello che succede in tante città, da Rotterdam a Freiburg, da Lione a Copenhagen, e vediamo come idee sistemiche che legano una nuova comprensione della città dell'informazione e dell'informatica attraggono finanziamenti europei, convogliano risposte e, soprattutto, a loro volta incentivano e sviluppano la produzione. Perché, come si diceva, la città è il più grande artefatto creato dall'umanità quale sistema di accelerazione delle proprie capacità produttive e oggi saperla capire e progettare determina valore. Quindi, parlare di *smart cities* può essere importante e decisivo, soprattutto quando se ne comprendono le ragioni.