

EFFETTI LOCALI DI NUOVI SNODI TERRITORIALI: LO “SGUSCIARE” DELLE
CENTRALITÀ VERSO NUOVE PERIFERIE

Fabio BRONZINI, Maria Angela BEDINI

Abstract

Lo sviluppo di nuovi rilevanti snodi infrastrutturali genera effetti territoriali di grande impatto nella città con la creazione di nuove centralità, di nuove modalità di sviluppo urbano e di crescita economica e infrastrutturale, ma anche con la realizzazione di effetti di dispersione insediativa ad alto consumo di suolo e con la formazione di nuove standardizzazioni insediative a discapito della qualità ambientale e della bellezza della città. Si determina così la formazione di nuovi grandi occasioni di aggregazione sociale attorno a centri commerciali ed aree per lo sport e lo spettacolo: i nuovi poli territoriali ubicati in adiacenza dei principali snodi infrastrutturali urbani e regionali. Risultati: Individuazione delle logiche evolutive delle aree strategiche per lo sviluppo locale e regionale. Determinazione sul territorio dello “sgusciare” delle funzioni trainanti verso siti ad alta infrastrutturazione territoriale (snodi urbani infrastrutturali e del trasporto intermodale). Verifica sul campo degli effetti locali positivi e negativi generati sullo sviluppo insediativo urbano: da un lato la perdita di qualità “formale” dei siti, consumo elevatissimo di suolo, frammentazione dell’insediamento, accentuazione delle sole destinazioni commerciali, artigianali e di servizio a discapito delle destinazioni residenziali. Dall’altro lato, la valorizzazione “funzionale” dei siti con salti di livello nella gerarchia della dotazione infrastrutturale, nell’effetto polarizzante di attrazione degli interessi a livello regionale o sovraregionale, di nuove occasioni di incontro, svago e commercio. Effetti positivi e negativi di difficile gestione, che evidenziano la carenza di una *governance* territoriale, all’altezza delle nuove sfide dello sviluppo.

1. Lo “sgusciare” delle funzioni nel territorio

Sono in corso di pubblicazione i risultati di un’ampia ricerca finanziata dal Miur e coordinata dal prof. Elio Piroddi, su Atlante dello Spazio Urbano in Italia. La ricerca ha coinvolto numerose sedi universitarie che hanno valutato le logiche evolutive di alcune città italiane: Ancona, Bari, Reggio Calabria, Cagliari, Brescia, Ferrara, Firenze, Genova, Roma. La sede di Ancona, coordinata da Fabio Bronzini, presentava alcuni risultati peculiari, che vengono messi in luce in questa breve memoria, come contributo all’analisi del rapporto tra lo “sgusciare” della funzione della mobilità e dei grandi nodi scambiatori e il conseguente assetto della città, trascinato dalla forza emergente delle nuove polarizzazioni infrastrutturali. Nello specifico la ricerca ha focalizzato la sua attenzione sul territorio di Ancona e ha cercato di dare un contributo all’individuazione della “logica” secondo la quale si sviluppa una città. Si è posta attenzione particolare alla messa in luce degli elementi strategici e dei motori propulsori, grazie ai quali la città si trasforma.

Un risultato della ricerca per l’area dell’anconetano è la verifica, in tale contesto, che lo “sgusciare” della centralità nella città antica, premoderna, moderna e contemporanea modifica l’assetto delle funzioni polarizzanti (che occupano spesso spazi già configurati senza apportare modifiche consistente, salvo eccezioni) attorno alle quali si sviluppano funzioni residenziali e delle attività terziarie e secondarie. Un esempio significativo: in Ancona è la migrazione successiva di funzioni militari, che rende possibile la permanenza di “vuoti” preziosi e forma, “in negativo”, parti rilevanti della città. Cosicché spazi d’uso civile, mercati, un parco urbano, la sede di una Facoltà universitaria, una nuova piazza e passeggiate collinari si inseriscono nei vuoti del demanio militare e creano nuovi scenari rilevanti per la città contemporanea. Gli spazi restano prevalentemente pubblici ad eccezione di quelli privati di interesse collettivo dei grandi centri commerciali.

La rappresentazione grafica espositiva dei risultati parte proprio dalla sintesi descrittiva dello spostamento delle centralità funzionali e delle centralità morfologico-formali nei periodi storici considerati e del conseguente “migrare” delle funzioni polarizzanti da uno spazio all’altro. Viene presa in esame in tale contesto l’evoluzione della funzione della mobilità e degli snodi di scambio.

Per evoluzione spaziale della centralità urbana non va inteso ovviamente lo spostamento del baricentro geometrico o del baricentro demografico della città. Per “centralità” delle diverse unità territoriali si può intendere invece, in termini sintetici, una funzione direttamente proporzionale alla domanda di servizi polarizzanti, espressa dal peso della popolazione presente nell’unità territoriale considerata; direttamente proporzionale al peso dei servizi polarizzanti, ubicati nelle diverse aree urbane; inversamente proporzionale alla distanza in tempo, necessaria per usufruire dei servizi stessi. Tale distanza costituisce, come è noto, una “resistenza” che tiene conto del sistema viario e del sistema dei trasporti. L’osservazione

dell'evoluzione della centralità funzionale può spiegare, in qualche misura, la dinamica delle funzioni polarizzanti urbane, il loro migrare da uno spazio all'altro ed il conseguente formarsi della città.

2. Rapporti tra funzione mercato e funzione della mobilità

Di particolare interesse per l'argomento affrontato in questa sede è l'attenzione alla migrazione della funzione mobilità e degli snodi di scambio e della funzione mercato.

Negli anni novanta si consolida in Ancona l'urbanizzazione della valle dell'Aspio con la realizzazione di nuove centralità lungo l'asse della strada statale numero sedici, in direzione del casello autostradale di Ancona Sud. Si tratta delle nuove centralità produttive della Baraccola e del nuovo centro commerciale *Auchan*, con forte polarizzazione territoriale e nuova centralità per le attività sportive e del tempo libero (palazzetto dello sport, stadio, spazio concerti). Il traffico in entrata e uscita, associato a quello in transito crea una immediata congestione viaria, risolta solo recentemente con la costruzione di un nuovo asse a scorrimento veloce, che porta dal casello autostradale sud fino al cuore della città. Lungo tale asse si sono creati nuovi spazi, tra cui lo spazio aperto, indifferenziato, polifunzionale, pianeggiante della nuova zona commerciale. Esperimento di grande rilevanza, che ha portato alla modificazione del sistema di abitudini sociali e commerciali e alla trasformazione del sistema infrastrutturale. È stato poi realizzato un nuovo spazio aperto della zona sportiva, ubicato anch'esso in una delle due direttrici sud verso l'A14.

In sintesi dunque la funzione mercato e quella del tempo libero si sono attestate lungo tale direttrice infrastrutturale. In particolare alla fine degli anni novanta, al sistema di spazi mercato interno alla città si è affiancato un grande spazio contenitore periferico con la presenza di un sistema molto differenziato di grandi magazzini, che proseguono anche nel territorio dei comuni limitrofi. Si potrebbe quindi affermare che le esigenze localizzative della funzione mercato si sono andate trasformando con il modello di comportamento sociale e commerciale e con l'ampliarsi del bacino gravitazionale della funzione stessa, che ha travalicato l'ambito comunale fino ad interessare anche utenti dell'altra sponda dell'Adriatico. Lo spazio mercato, funzionale un tempo alle esigenze del piccolo centro urbano, ha ampliato il bacino di utenza, ha cercato una dimensione molto più vasta (ottenibile solo in aree periferiche non compromesse) ed ha ottenuto una centralità territoriale, invece che urbana. La funzione mercato, nella città contemporanea, trova quindi la sua collocazione in nuovi spazi aperti e pianificati, in grado di accogliere grandi contenitori; spazi geometricamente "periferici", ma "centrali", rispetto al sistema dei pesi della domanda potenziale e del sistema di trasporti e infrastrutture di interconnessione.

3. Motore dello sviluppo: grandi snodi di scambio o funzione mercato?

In ultima analisi, con riferimento al caso di Ancona, si potrebbe confermare, sulla base degli studi effettuati, la capacità delle grandi infrastrutture del territorio sia di trascinare lo sviluppo urbano verso nuove direzioni a più alta accessibilità, che di rimodellare le modalità di organizzazione del territorio (nel caso in esame, due assi paralleli, che si riconnettono in adiacenza dello snodo autostradale sud, ove sono andate collocandosi le grandi attrezzature commerciali, artigianali, per il tempo libero). Capacità anche di disegnare il nuovo sistema di tessuti urbani, impostati sugli assi paralleli e su grandi spazi pianeggianti, privi di interesse formale. È così riconoscibile una frammentazione della città lungo tali assi, con grandi contenitori per attività produttive privi di luoghi residenziali ma dotati di rilevanti ambiti di concentrazione sociale, con forte carenza di qualità ambientale e formale.

L'ipotesi aggiuntiva che si potrebbe avanzare sulla base di tale esperienza, è la valutazione se il vero motore dello sviluppo urbano (in grado di trascinare la città) sia stato il nuovo sistema infrastrutturale e dei nodi di scambio, oppure se (cosa che invertirebbe i termini della questione e aprirebbe nuovi spazi di approfondimento e confronto) sono state le esigenze della nuova funzione mercato che, sgusciando via dal centro storico, prima, e dal centro urbano, poi, ha trovato nuove occasioni fruttifere su spazi più ampi, indifferenziati, ma ben dotati di parcheggi, sicuramente influenzati dagli snodi infrastrutturali già presenti da qualche tempo nell'aria, ma non in grado di determinare da soli il "trascinamento" della città. Ciò sembrerebbe confermato dal fatto che la presenza del vincolo autostradale è rimasto a lungo privo di attenzione da parte degli interessi commerciali e di quelli legati alla funzione del tempo libero, e solo in un secondo momento la città, guidata da una buona pianificazione urbanistica (altro elemento determinante) si è decisamente allungata in quella direzione.

4. Problematiche aperte sugli effetti delle grandi infrastrutture del territorio sulla rimodellazione dello sviluppo urbano

Le problematiche poste dalle "nuove periferie", con particolare attenzione ai tessuti di recente formazione della città contemporanea, riguardano la possibilità di individuare le politiche e strategie più opportune per l'intervento nelle nuove aree periferiche della città contemporanea, vicino ai nuovi snodi territoriali, che spesso non costituiscono più "aree marginali", ma ambiti di nuova polarizzazione urbana e territoriale. In particolare, si dovrà porre attenzione alla apparente dicotomia espressa dalla "nuova centralizzazione" di quei tessuti che risultano "periferici" rispetto al tessuto urbano consolidato, ma in grado di operare una forte polarizzazione a seguito della rilevante concentrazione di attività commerciali (ipermercati), sportive e per il tempo libero.

Tali sviluppi insediativi creano nuovi problemi che si impongono ora con grande rilevanza:

- valutazione delle velocità e accelerazioni insediative e delle conseguenze in termini infrastrutturali e residenziali;
- individuazione delle esigenze poste dalle nuove aree produttive commerciali e dai nuovi centri polifunzionali (sportivi, dello svago, ecc.);
- ricucitura nelle nuove centralità funzionali (a livello territoriale) delle periferie con i preesistenti sistemi di polarizzazione funzionale e morfologica;
- risoluzione delle relazioni spesso irrisolte che vengono a porsi tra aspetti funzionali delle nuove “periferie centrali” (comprese le problematiche della città sicura e del territorio sicuro) e le esigenze irrinunciabili di compatibilità ambientale, di qualità formale e sostenibilità dello sviluppo;
- recupero di aree dismesse e/o di aree degradate, ubicate all’interno delle nuove zone di sviluppo di recente edificazione;
- difficoltà del sistema infrastrutturale preesistente a sopportare il nuovo traffico indotto, spesso non solo di livello urbano, ma anche comprensoriale;
- necessità di un coordinamento delle politiche dei Comuni contermini, in quanto le aree periferiche di un Comune (specie di quelli di dimensioni medio-piccole) giungono spesso ai margini del territorio comunale e quindi innescano problematiche a scala territoriale, coinvolgendo i Comuni contermini;
- sicurezza di tali ambienti periurbani prossimi ai grandi snodi infrastrutturali, molto affollati in certi giorni e in determinate ore del giorno e deserti in altre;
- squilibri nel rapporto domanda-offerta, poiché viene meno l’articolazione e le molteplicità dell’offerta di residenze, servizi, attività economiche e sociali proprie dei centri storici ancora attivi o delle aree metropolitane. I nuovi ambiti periferici di frantumazione urbana sono infatti spesso privi anche di quella “coerenza”, implicita ad esempio nel piano urbanistico, che dovrebbe garantire un equilibrato e variegato uso delle risorse;
- mancanza di una adeguata politica delle residenze, finalizzata a soddisfare la domanda potenziale, in quanto tali nuove periferie sono del tutto diverse sia da quelle popolari, proprie di zone marginali ad edificazione spontanea e/o abusiva, che da quelle programmate da piani di edilizia economica e popolare ed anche dalle zone periferiche formate da case isolate o villini. In tal caso, infatti, spesso si tratta di estese zone destinate dai Piani ad attività produttive, commerciali e artigianali e sportive, ai margini del centro urbano, senza previsioni di aree residenziali integrate;
- bruttezza delle nuove periferie. Programmate spesso in aree piatte e per attività non residenziali, ai margini della città, non presentano elementi di piacevolezza ambientale o di armonia architettonica. Ne consegue una oggettiva difficoltà di riqualificazione ambientale e urbana. Si tratta peraltro di studiare caso per caso soluzioni progettuali adeguate e linee guida per l’individuazione di elementi di valenza formale.

Per le considerazioni sopra esposte emerge quindi l’urgenza di affrontare le problematiche di tali “nuove periferie”, completamente diverse da quelle concepite solo pochi anni fa.

Obiettivo sarà pertanto quello di ripensare al rapporto tra pianificazione dei trasporti e pianificazione urbano-territoriale, valutando le patologie formali e funzionali di tali ambiti e suggerire indicazioni a strumenti urbanistici e linee procedurali e di politica economica, finanziaria e sociale, in grado in qualche misura di guidare lo sviluppo, in alcuni casi incontrollato, di tali ambiti e le sue conseguenze in termini di impatto con l'ambiente naturale e antropico preesistente.

5. Alcune linee di analisi e intervento per la *governance* dei trasporti e del territorio

Dai risultati della ricerca effettuata emergono alcune linee di analisi e di intervento:

1. in primo luogo, il riconoscimento dei caratteri propri e peculiari del sito. L'individuazione di eventuali elementi preesistenti di carattere storico urbano o rurale. Eventuali permanenze o segni di valenze ambientali (linee d'acqua, macchie, filari arborei, ecc.). Vanno individuate, da un lato, valenze e patologie formali (legate non solo alla forma, ma anche alla percezione visiva, acustica, olfattiva, tattile, alla memoria storica, alla presenza di elementi di identificazione dei luoghi, ecc.), e dall'altra, valenze e patologie funzionali (relative al "funzionamento" dell'area nel passato, nel presente e in un probabile futuro, in termini di assetto viario, della mobilità, del disegno urbano, del rapporto tra pieni e vuoti, e dei legami funzionali tra residenza, lavoro, svago, attività di scambi).
2. Individuate e valutate valenze e patologie, vanno indagati i processi in atto nell'area, il conflitto o meno tra diverse destinazioni d'uso, tra diversi tipi di traffico, i livelli di cementificazione prevedibili, le forze di trasformazione in atto e i vincoli esistenti o prevedibili. Andrebbe anche valutata e in qualche misura dimensionata la domanda di alloggi, di servizi, di capacità di traffico, di aree di sosta, di attrezzature sociali, ecc.
3. Infine, si dovrà giungere ad indicare un complesso di interventi non solo di pianificazione urbanistica e dei trasporti, ma anche procedurali, normativi, economici, finanziari, che permettono in qualche misura di guidare l'espandersi e il riqualificarsi di tali aree periurbane.
4. Ciò sarà possibile, tra l'altro, intervenendo, da un lato, con tentativi di attenuazione/eliminazione delle patologie formali e funzionali, e dall'altro con interventi di salvaguardia e protezione delle valenze formali e funzionali riconosciute. Tale operazione di grande attenzione progettuale comporta l'individuazione di un quadro entro il quale muoversi, che definisca esattamente le coordinate per rendere possibile una evoluzione compatibile con l'ambiente naturale e antropico preesistente, ma anche con il contesto ambientale e sociale che andrà a stratificarsi nell'area in futuro, a seguito delle trasformazioni in atto.