

# L'urbanistica del togliere

di Paolo Pileri

**Abstract.** L'attenuazione o parziale risoluzione della crisi ecologica non si possono perseguire con compromessi fallimentari o rinunciando al coraggio del cambiamento. Se la direzione è quella della transizione ecologica, servono inversioni di marcia e discontinuità. L'urbanistica del togliere opera per sottrazioni e non per addizioni ed è un altro modo di approcciare il progetto urbano, che prende le distanze dal teorema del continuo compromesso con il quale da decenni facciamo piccoli passi in avanti e grandi e numerosi passi indietro.

**Sommario:** Decrescita non è un'inutile parola - Quale progetto urbanistico? - Deimpermeabilizzare - Depavimentare - Decementificare - Deparcheggizzazione - Urbanistica del togliere.

**Parole chiave:** urbanistica; consumo di suolo; ecopedagogia.

*Senza l'ipotesi che un altro mondo è possibile non c'è politica, c'è soltanto la gestione amministrativa degli uomini e delle cose*

Ernst Bloch, 1953

## ***Decrescita non è un'inutile parola***

Semmai, oggi, continua a esserlo la parola crescita che, pur non affermandolo in modo esplicito, ama cocciutamente declinarsi solo e soltanto come "crescita illimitata". È questa la coppia di parole a cui si rivolge la riflessione di Serge Latouche, per nulla tramontata di attualità. «La parola d'ordine della decrescita ha soprattutto lo scopo di sottolineare con forza la necessità dell'abbandono dell'obiettivo della crescita illimitata, obiettivo il cui motore è essenzialmente la ricerca del profitto dei detentori del capitale, con conseguenze disastrose per l'ambiente e dunque per l'umanità» (Latouche, 2008). Però, i detrattori hanno preferito metter da parte questa precisazione chiarificatrice pur di spaventare caparbiamente tutti gridando ai quattro venti che la proposta di Latouche era ed è pericolosa e inattuabile. Non è così, e una lettura più leale lo dimostra. Peraltro, in quel passaggio Latouche parla sì di ricerca del profitto ma riferendosi alla spasmodica ricerca del "massimo profitto", altra

coppia maledetta di parole che ha stregato una grande parte del modo di intendere finanza ed economia, ridicolizzando qualsiasi altra posizione culturale. Il massimo profitto è un'ossessione accecante che tradisce l'antica sfida dell'economia: distribuire i vantaggi al più ampio numero di persone. Se tutti stiamo bene, anche i profittatori compulsivi lo saranno, ma mai il viceversa e questo sbilanciamento finisce per danneggiare anche i primi. Tornando alla decrescita serena, molti dei concetti proposti da Serge Latouche, piaccia o no ai suoi detrattori, li ritroviamo qualche anno più tardi nell'enciclica *Laudato si'* del 2015 e la l'esortazione apostolica *Laudate Deum* del 2023 di papa Francesco. «La logica del massimo profitto al minimo costo, mascherata da razionalità, progresso e promesse illusorie, rende impossibile qualsiasi sincera preoccupazione per la casa comune e qualsiasi attenzione per la promozione degli scartati della società» (Francesco, 2023 – pt. 31). Il tono qui è ben più forte di quello di Latouche. Per Francesco, quando il massimo profitto diventa il primo e unico motore che muove l'e-

conomia e ipnotizza il pensiero sociale è inevitabile la corruzione di tutte le idee e le visioni che non si adattano a quella coppia di parole così invadenti. Chi propone alternative viene subito messo da parte e trattato senza serietà.

Il massimo profitto ha tra le sue prede anche l'urbanistica. I recenti fatti, passati sotto il nome SalvaMilano, ne sono l'ennesima prova. Lì i concetti di recupero, ristrutturazione, rigenerazione hanno subito la torsione desiderata dalle aspettative di massimo profitto immobiliare degli investitori. La politica si è accodata, prestando il fianco a quell'interesse profittevole e lasciandosi convincere con facilità, convinta sia giusto stare dalla parte del costruttore-invitatore-cacciatore di massimi profitti: solo così, per costoro, una città può continuare a esistere e, di conseguenza, a svilupparsi. Solo la competizione rende possibile la città, secondo chi ha sostenuto il SalvaMilano. Ma questa ossessione performativa di chi governa le città, non è forse un parente strettissimo di una forma di neoliberalismo urbanistico con i piedi ben piantati in password come prestazione, attrattività, reputazione? E non sono queste alcune delle parole più ripetute dai sindaci delle grandi città? Parole che, a ben vedere, servono solo a tenere il più alto possibile il profitto che gli sviluppatori vogliono incassare e a dire agli altri attorno al tavolo di accontentarsi della rendita immobiliare che crescerà anche per loro. In qualche misura lo sono anche quei meccanismi premiali che l'urbanistica continua a inventare per garantire ai beneficiari di ottenere sempre i migliori profitti finanziari che loro pretendono e senza ottenere i quali rimangono freddi alla rigenerazione urbana. Abbiamo normative urbanistiche che prevedono incrementi volumetrici a chi è disponibile a costruire edifici energeticamente efficienti e/o a installare impianti fotovoltaici sui tetti. Possibile che la politica non riesca a trovare una formula per convincere gli investitori a investire in energia rinnovabile semplicemente perché è giusto farlo? Possibile che l'unica leva sia garantire loro il massimo profitto? Saranno anche piccoli esempi, ma sempre indicatori di una normalizzazione del massimo profitto nel campo dell'urbanistica. Un profitto che non prova alcuna commozione per l'urgenza delle crisi climatica ed ecologica. Un profitto che usa la leva del compromesso in politica e dell'illusione tecnologica per tenere in vita se stesso e per allontanare dal dibattito l'urgenza del cambiamento radicale del nostro

stile di vita e del fatto che dobbiamo smettere di pretendere soluzioni pronto-effetto. «La cura degli ecosistemi richiede uno sguardo che vada aldilà dell'immediato, perché quando si cerca solo un profitto economico rapido e facile, a nessuno interessa veramente la loro preservazione» (Francesco, 2015 – pt. 36).

Per dirla con le parole di Arne Naess, l'ideatore della teoria dell'ecologia profonda, le soluzioni che ci stanno proponendo non mettono minimamente in discussione il modello sociale ed economico attuale, ma tendono pervicacemente a replicarlo mascherandolo dietro parole verdi che ci confondono le idee. «La differenza decisiva tra un movimento per l'ecologia profonda e uno superficiale risiede nella volontà di mettere pubblicamente in discussione, apprezzando l'importanza di farlo, ogni politica economica e legislativa. Il domandare a riguardo deve essere "profondo" e pubblico. Deve chiedere il perché delle cose con insistenza e coerenza, senza dare nulla per scontato. [...] Quando discutiamo sulla base di premesse ecologiche profonde, non c'è affatto bisogno di discutere di complicate soluzioni tecnologiche. [...] L'attenzione sulle questioni vitali attiva l'energia mentale e rafforza la motivazione» (Naess, 2021). Quel che ci continuano a proporre e per cui hanno messo al margine il pensiero di Serge Latouche, e di molti altri pensatori sensibili all'ecologia, risponde al più alla filosofia dell'ecologia superficiale: «...per le ecologie superficiali non c'è da rivedere nulla nel rapporto uomo-natura. È sufficiente reindirizzare i nostri tradizionali strumenti concettuali, teoretici e politici verso nuove sensibilità e nuovi problemi» (Cavazza e Dresgon, 2021). Di superficialità non abbiamo certo bisogno.

### *Quale progetto urbanistico?*

Questa breve premessa per dire che siamo di nuovo davanti a un bivio. Quale urbanistica? Ancora quella che non rinuncia ad aggiungere asfalto e cemento ma abilmente lo nasconde dietro un nuovo lifting con trucchi smart, qualche spruzzatina di verde ed esercizi di tecnologia energetico-ambientale? Oppure un'urbanistica che placa la sua fame di terra e si ingegna nel fare altro e nel capire una volta per tutte il valore del suolo e non solo il valore del suo uso? Io parteggio per la seconda che, in questo momento storico, potremmo provare a chiamare *urbanistica del togliere*: togliere ce-

mento; togliere pali/paletti/bidoni/bacheche/cassonetti; togliere auto; togliere fabbisogno energetico; togliere asfalto; togliere agricoltura intensiva/industriale; togliere velocità, togliere turismo di massa; togliere carne dalla dieta; etc. Quanti sono i disturbi ecologici, ambientali, visivi, spaziali, etc. che si sono continuamente aggiunti al nostro paesaggio urbano infestandolo di bruttezza, negando qualità e restringendo all'inverosimile lo spazio vitale per natura e per abitanti? Sogno un'urbanistica che non teme di aprire la porta santa del togliere, ma che anzi lo considera il traguardo ambizioso cui tendere, una sorta di marchio di qualità che certifica l'unica vera declinazione per la sostenibilità del governo del territorio. Proviamo allora a spiegare l'urbanistica del togliere attraverso quattro azioni tipo: deimpermeabilizzare; depavimentare; decementificare e deparcheggiare. Anche loro iniziano con il prefisso "de-", come *decrescita*. Quattro azioni che hanno alle loro spalle l'arresto del consumo di suolo: la prima cosa da fare. Con queste proposte non mi aspetto una comprensione istantanea. Né voglio misurare il successo di queste proposte sul consenso immediato che riceveranno. Le propongo semplicemente perché è ragionevole e necessario farlo. Per dirlo alla Stefano Massini (2015): solo per il fatto che è difficile da accettare e da attuare, dovremmo rinunciare a proporla? Dobbiamo fingere di non avere questa ambizione solo perché in molti non la capirebbero? Nossignore. Qualcuno le leggerà come provocazioni: probabilmente perché vuole incasellarle come tali per escluderle dal dibattito. Ma non sono provocazioni, sono spunti legittimi e necessari per un'agenda del governo del territorio che voglia scegliere di curvare il pensiero urbanistico sulle parole e sui concetti del pensiero ecologico, portandoci fuori da questo circolo vizioso in cui fingiamo la sostenibilità per rinunciare al cambiamento. A chi dirà che tutto questo è impossibile da realizzare perché mai si è fatto, perché bisogna fare i conti con le consuetudini in urbanistica, perché vi sono ben altre pressanti necessità, perché non esistono norme ad hoc, etc. rispondo come ha risposto a una domanda simile Ada Colau, già sindaca di Barcellona: «le prime settimane in cui mi sono insediata, tutti mi hanno elencato le cose impossibili da fare per varie ragioni insormontabili: burocrazia, prassi, personale, finanziamenti, etc. Ho risposto loro che allora era inutile la mia presenza là, perché un poli-

tico si deve proprio occupare di rendere possibili le cose che non lo sono. E così che la penso e così ho fatto»<sup>1</sup>. E i risultati li abbiamo visti e apprezzati.

### *Deimpermeabilizzare*

Si tratta della più semplice delle quattro azioni: rimuovere asfalto e sostituirlo con altri materiali più permeabili. Se negli ambiti antropizzati si ha la necessità di mantenere delle pavimentazioni dure e scorrevoli, questa può essere l'azione corretta: si migliora di appena qualche punto percentuale la permeabilità pur senza un miglioramento ecologico dei suoli e, spesso, minimale per i soprassuoli. Un'azione di "compromesso" quindi da scegliere solo e soltanto se la depavimentazione (vedi sotto) non è attuabile. La deimpermeabilizzazione si ottiene applicando pavimentazioni composte da elementi o masselli autobloccanti drenanti e/o filtranti che consentono all'acqua di penetrare tra gli elementi raggiungendo gli strati sottostanti e/o di penetrare attraverso gli stessi masselli. In questo modo viene ridotta la quantità di acqua che scorre in superficie. Tradotto in termini più tecnici, si riduce il coefficiente di deflusso. Una volta oltrepassato lo strato di masselli drenanti l'acqua ha due possibilità: a) se i masselli poggiano su un letto di sabbia, può raggiungere il sottosuolo e da qui, magari, le falde oppure b) se sono posati su una platea cementizia, può essere convogliata ad apposite vasche o stagni, per poi evaporare o accumularsi ed essere utilizzata in seguito per innaffiare giardini urbani o per funzioni compatibili con la qualità delle acque. Il vantaggio di queste soluzioni drenanti è sia quello di ridurre la quantità d'acqua in superficie in caso di pioggia, e i conseguenti danni, sia quello di stivare acqua per riciclarla per usi non potabili. Limitatissimi se non nulli i benefici ecologici per il suolo, perché di suolo ce ne è poco o niente là sotto, ma buoni benefici alla sostenibilità urbana come, ad esempio, la pur modesta riduzione delle temperature a terra contribuendo a mitigare l'effetto isola di calore.

Le pavimentazioni drenanti e anche filtranti sono costituite da elementi realizzati con una pasta granulometrica generalmente più grossolana o maggiorata. La permeabilità può oscillare dai 2 ai 5 litri/secondo per metroquadrato<sup>2</sup>, quindi non tutta l'acqua ha la possibilità di infiltrarsi. Un effetto collaterale potrebbe

essere dato dal fatto che l'aumento di permeabilità consente anche agli inquinanti di raggiungere gli strati sottostanti. Quindi se deimpermeabilizziamo un parcheggio dobbiamo sapere che se le auto rilasciano olii e polveri, questi potrebbero accumularsi negli strati sottostanti. Bisogna quindi ingegnarsi per evitare questi rilasci pericolosi o per intercettarli per tempo.

## *Depavimentare*

Questa è la grande sfida che attende l'urbanistica oggi. Si tratta di un vero e proprio scorticamento della pelle d'asfalto e cemento delle città senza sostituzione con altre pavimentazioni. A tutti gli effetti è un'azione di ripristino della natura (peraltro coerente con la filosofia della Nature Restoration Law (2024) e di piena riattivazione (o quasi) della permeabilità, prevalentemente in ambito urbano. Un terreno libero riesce ad assorbire circa sei volte più acqua di un'area urbana cementificata per il 75% (Pileri, 2024). La depavimentazione favorisce l'abbassamento delle temperature a terra contribuendo, quindi, a mitigare l'effetto isola di calore, causa di malessere per molti abitanti urbani. In Italia, nel solo agosto 2024 si sono registrate oltre 3600 vittime in più, probabilmente ascrivibili all'aumento delle temperature proprio nelle aree urbane (Pileri, 2025a). Nel momento in cui si toglie l'asfalto, quel che c'è sotto non è di per sé né suolo né tanto meno un suolo sano. Ciò significa che ogni depavimentazione va inquadrata in un vero e proprio progetto di ripristino eco-pedologico urbano, articolato su precise operazioni di rigenerazione ecologica dello strato liberato attraverso una serie di azioni, scientificamente da monitorare, come l'apporto di suolo, di compost, di ghiaia e di altri materiali secondo mix e necessità da studiare caso per caso. Una volta raggiunto un buono stato<sup>3</sup> del suolo si può avviare la messa a dimora di piante e vegetazione erbacea per ottenere così una superficie in grado di garantire con progressione le molte funzioni ecosistemiche che la pavimentazione precedente negava: regolazione climatica; permeabilità, biodiversità; cicli biogeochimici, etc.

La depavimentazione in città può essere realizzata in diverse situazioni e per diverse estensioni: alcune sedi stradali eccessivamente pavimentate o gli incroci, i parcheggi pubblici e privati, le aree di manovra in complessi indu-

striali/logistici/commerciali, le aree pedonali, i cortili scolastici, etc. Nonostante la complessità, non c'è da spaventarsi, ma da chiamare a raccolta le migliori professionalità, gli investimenti necessari e allestire un vero e proprio piano di cura del suolo liberato dall'asfalto. Si tratta, a tutti gli effetti, di un'opera pubblica e come tale in grado di generare nuove forme di occupazione, quando praticata quanto e come si deve. Ecco sgonfiato uno dei preconcetti diffusi dai detrattori della decrescita visto che anche l'arresto del consumo di suolo può generare nuove economie e posti di lavoro. Anziché perdere tempo a osteggiare la serenità della decrescita, i comuni potrebbero iniziare fin da ora a fare i primi censimenti delle aree depavimentabili, cercando di elencare i benefici plurimi ottenibili e la spesa pubblica occorrente. Va detto che le depavimentazioni non sono azioni pronto-effetto. Dopo aver tolto l'asfalto e ripristinato eco-pedologicamente il sito, occorre almeno un anno per avere i primi risultati sullo stato ecologico di quel suolo liberato e uscito dal coma asfaltizio. Il ritorno a buono stato dei suoli richiede parecchi decenni, ma alcuni benefici sono più rapidi da ottenere: la riduzione delle temperature e/o la permeabilità, nonché una generale gradevolezza che il contesto urbano può acquisire. Ma vi è anche un altro, non trascurabile, effetto: quello culturale. La depavimentazione ci mostra un lato dell'urbanistica che non stiamo pienamente considerando: quello del togliere, appunto. Un'urbanistica possibile, che migliora le nostre città, rende più gradevoli i luoghi che abitiamo, purifica l'aria, colora le strade, mitiga gli effetti delle acque piovane in città, etc. Esistono esperienze di depavimentazione partecipata che hanno già avuto molto successo in termini culturali. Cito quella nei Paesi Bassi che ha preso addirittura la forma di un vero e proprio campionato nazionale di "leva-asfalto" (Tegelwippen) a cui possono partecipare tutti i comuni coinvolgendo i propri cittadini. Con questa tattica hanno rimosso già 15 milioni di mattonelle di asfalto, più o meno equivalente a circa 90 ettari, sostituendole con erbe, arbusti e alberi (Pileri, 2025b). È probabilmente una goccia nel mare, ma dal punto di vista simbolico e culturale è invece una svolta.

## *Decementificare*

Non è scritto da nessuna parte che le volumetrie abbandonate o dismesse, specie quel-

le artigianali o industriali, devono essere per forza mantenute e riproposte all'investitore immobiliare, magari con qualche incremento volumetrico. Ci siamo abituati a questa equivalenza, e così abbiamo lasciato che molte città riempissero le porosità rimaste con edifici e torri, come accaduto a Milano con quel modo di fare urbanistica in stile ambrosiano, poi confluito nello scandalo del SalvaMilano, di cui abbiamo detto. Le città sono state per decenni il luogo del mix funzionale: residenza e attività produttive fianco a fianco. Spesso con esiti letali per i cittadini (il caso di Taranto è noto a tutti), ma in altri casi con esiti di buona o sopportabile convivenza, come ad esempio le tante attività artigiane che da sempre hanno animato la vivacità urbana. Negli ultimi anni le cose sono cambiate e i piccoli capannoni tra le case, i magazzini, gli edifici artigianali sono stati via via dismessi. Nel frattempo, la città ha continuato a espandersi e assieme a lei, sono cresciute le aspettative di rendita immobiliare. Spesso si tratta di crescite oltre misura, volute a tavolino dai padroni delle rendite, dagli investitori finanziari, dai tanti che vedono la città come una piazza d'affari e non un luogo accessibile a tutti dove tutti hanno il diritto di vivere bene. Fatalmente gli occhi sono caduti anche su molte aree dismesse o semi-dismesse, appartenenti al tessuto urbano, nel frattempo divenute centrali. Vuoi con la scusa di bonificare quelle aree, vuoi con la scusa che la sostituzione edilizia evita il consumo di suolo (concetto sempre da verificare e mai automatico), vuoi con la scusa che gli edifici dismessi diventano un punto di insicurezza urbana e sociale (anche questo è tutto da verificare) si è fatta strada una versione, un po' troppo facilitata, della rigenerazione urbana che in un attimo è divenuta speculazione urbana: realizzare importanti volumetrie residenziali, possibilmente di valore medio alto e quindi accessibili a pochi. Edifici che hanno aumentato il carico urbanistico, modificato i rapporti vuoti-pieni nei quartieri, interrotto le visuali agli abitanti e che hanno generato un risicato beneficio finanziario alla collettività in quanto l'interpretazione che alcune città hanno adottato relativamente al concetto di ristrutturazione edilizia, come Milano, ha coinciso con un forte abbassamento degli oneri di urbanizzazione (anche del 60%) con ovvie difficoltà a realizzare i servizi collettivi per tutti. In tutti questi casi non si è mai preso in esame la possibilità di radere al suolo l'edificio pre-

sistente per sostituirlo con uno spazio libero, con un piccolo parco o giardino, rinunciando alla volumetria preesistente. Certo, usare le aree dismesse invece del suolo libero è meglio, ma questo non significa affatto aderire a un'idea di città inclusiva e che vuole ripristinare la natura negata per decenni. Oggi le priorità sono altre e questo concetto non entra nelle agende dei sindaci. Svuotare la città di volumi cementizi potrebbe equivalere alla salvezza di alcune parti di città perché diverrebbero più capaci di assorbire le piogge, di diminuire la temperatura effettiva e percepita, di aumentare gli spazi per la socialità, di abbellire i tessuti urbani così grigi e soffocanti, etc. Purtroppo le norme urbanistiche vigenti non sono adeguate a sfide del genere ma questo non deve essere letto come rinuncia, bensì come una sfida per adeguare le norme. Ricordiamo che non c'è scritto in nessun articolo della Costituzione e del Testo Unico Ambientale (L. 152/2006) che è obbligatorio fare volume laddove c'era volume. È solo l'abitudine e l'interesse speculativo ad aver deciso che così si deve continuare a fare.

Se la politica afferrasse l'importanza di de-cementificare le nostre città, inizierebbe a farsi aiutare per capire con quali metodi acquisire le aree e con quali finanziamenti liberarle dal cemento. Magari non tutte, ma una parte. Oggi di fatto si è accettata l'idea che non bisogna spendere denaro pubblico per acquisire e risanare queste aree facendone piccoli parchi e/o ci si è arresi davanti a soggetti privati che hanno inquinato e maltrattato le aree usate per anni per le loro attività e che ora vogliono capitalizzare sottraendole a nuove possibili funzioni che sarebbero di pieno interesse ed accesso pubblico. Siamo di nuovo davanti al dilemma ben sintetizzato da Ernst Bloch? Politici visionari o gestori amministrativi che non sognano più un ente pubblico protagonista del cambiamento?

### *Deparcheggizzazione*

La quarta azione ha a che fare con un'altra piaga urbana: l'eccesso di auto, in sosta e movimento, soprattutto nelle città. Ho scritto auto, non indicando se diesel o a benzina, perché ciò su cui voglio soffermarmi è proprio la restituzione, ai cittadini, di spazi urbani continuamente sottratti dalle auto alle persone. L'auto elettrica, innalzata a simbolo della transizione ecologica, occupa lo stesso spazio delle

auto endotermiche. Anzi, siccome non emette gas di scarico (non tutte) le è stato concesso di spingersi nei centri storici dove prima era vietato l'ingresso delle auto. La loro invasione pertanto continua e continua altresì la riduzione di quello che è un diritto delle persone a fruire dello spazio pubblico cittadino oggi ridotto a stretti marciapiedi o passaggi tra auto o camminamenti sul bordo di piazze trasformate, di fatto, in parcheggi. Le auto e gli automobilisti si sono fatti strada nella narrazione sociale e politica della città fino a far passare il concetto secondo il quale sono loro, più dei pedoni, ad aver diritto inalienabile allo spazio in città. Oggi troviamo parcheggi autorizzati o tollerati ovunque: piazze storiche di paesi e città, davanti alle scuole, alle biblioteche, sui marciapiedi (a Milano è frequentissimo), davanti e (pure) dentro aiuole urbane e aree verdi, sui sagrati delle chiese e dei luoghi di culto, etc. Da una recente ricerca su trentadue piazze in comuni lombardi con popolazione inferiore a 5000 abitanti, ben venti sono quasi totalmente adibite al posteggio delle auto facendo perdere ogni visione di geometria del luogo e di gradevolezza del luogo. In queste trentadue piazze sono stati identificati 4.105 elementi (pali, fioriere, transenne, panettoni, dehors, cassonetti, armadi tecnologici, etc.) che appesantiscono ulteriormente quegli spazi e che potrebbero, invece, essere rimossi liberando bellezza. Quelli che erano luoghi pubblici, spesso belli e sempre fruibili da tutti sono diventati spazi brutti e funzionali solo a sosta e traffico. Abbiamo imparato a non pensare le città senz'auto. Le accettiamo ovunque come un fatto normale quando non sempre lo è. Se l'auto è, spesso ma non sempre, necessaria, non lo è certamente la seconda o terza auto per famiglia, come non ovunque è allo stesso modo necessaria. La domanda da offrire a chi si affaccia oggi sia alla progettazione urbana sia al governo delle città è: "si può svuotare di auto la città?". La mia risposta è SI. Ovviamente non è facile, ma quel che va visto è che è possibile, urgente e necessario. Un punto di partenza potrebbe essere la scelta di deparcheggiare alcune piazze. Magari con tattiche di riduzione progressiva degli stalli, assieme a una intelligente sensibilizzazione culturale non solo e non tanto sul tema delle alternative trasportistiche quanto sul diritto di tutti a una città a misura di persone. Questo significa investire in una cultura urbana fondata sugli esterni in opposizione alla cultura per interni

dove sono i volumi chiusi degli appartamenti e delle auto a contare più del nostro vivere all'aperto. Negli anni '80 furono celebri le immagini e i dati di *Livable Streets* (Appleyard, 1981) dove lo studioso dimostrava che riducendo lo spazio dedicato al traffico aumentavano di tre volte le amicizie e di 21 volte le conoscenze tra persone residenti su fronti opposti della stessa via. Esempolari le esperienze olandesi poi tedesche e svizzere dei woonerf. Una città più vivibile non può che essere una città dove viene ridotto significativamente lo spazio per le auto restituendolo alla vivibilità delle persone e alla natura.

Eppure, chi governa la città si ostina a tenerci dentro le auto e i suoi elettori, come ipnotizzato. L'avvento delle auto elettriche sta offrendo a sindaci e urbanisti nuovi alibi per non togliere parcheggi dalle aree urbane e per ripensare i flussi di traffico. Anzi, le case automobilistiche e i venditori di energia hanno convinto i politici a concedere nuovi spazi che, inevitabilmente sono andati a sottrarre altro spazio pubblico di tutti. La sfida, ancora una volta, è quella di un'urbanistica che sottrae e non che aggiunge. Ed è a questo che dobbiamo lavorare.

### *Urbanistica del togliere*

Mi pare evidente a quale urbanistica stiamo guardando in queste pagine. Se vogliamo attenuare e in parte risolvere la crisi ecologica non possiamo certo farlo per tentativi improbabili o per compromessi fallimentari o rinunciando al coraggio del cambiamento. Se la transizione ecologica non scomoda le nostre abitudini insostenibili, la transizione non è autenticamente né transizione né ecologica. Per salvare la natura, il territorio, le città e pure noi urbani dobbiamo inventarci inversioni di marcia che oggi risultano più dolorose di venti anni fa quando le proponeva Serge Latouche. Se lo avessimo seguito allora, ci troveremmo oggi in una situazione ben diversa in termini di impronta ecologica, di sostenibilità, di benessere e di accettazione culturale. Oggi occorrono alcuni strappi che introducano quelle necessarie discontinuità capaci di farci girare pagina. L'urbanistica del togliere opera per sottrazioni e non per addizioni ed è un altro modo di approcciare il progetto urbano. Un modo che ha bisogno di coerenze e di prendere le distanze dal teorema del continuo compromesso con il quale da decenni facciamo piccoli passi

in avanti e grandi e numerosi passi indietro. Mentre parliamo di fermare il consumo di suolo continuiamo, ad esempio, a mantenere vive imperitabilmente le previsioni di variazioni di uso del suolo a favore di edifici di qualunque funzione, decise nei piani urbanistici di dieci, venti o cinquant'anni fa. Approviamo impegni all'azzeramento del consumo di suolo che saranno vigenti solo nel 2050, quando è questo il momento in cui occorre fermarlo senza aspettare decenni.

Teniamo in vita concetti e parole ambigue e finanche ecologicamente ingannevoli in molte norme regionali (es. bilancio ecologico, tessuto urbano consolidato, crediti urbanistici, etc.) le quali, pur invocando riduzioni di consumo di suolo, alla prova dei fatti generano da anni l'esatto contrario con l'aggravante che hanno preventivamente assolto, sotto il profilo giuridico, il consumo di suolo (Pileri, 2018).

Bisogna che politica e urbanistica trovino rapidamente modi per asciugare i piani delle previsioni urbanistiche non attuate e, al tempo stesso, per riutilizzare l'edificazione esistente e non utilizzata senza aggravare i carichi urbanistici, sottrarre spazi pubblici e ridurre la porosità urbana (come nel caso già citato SalvaMilano). L'urbanistica del togliere deve

anche andare a braccetto con una progressiva deframmentazione amministrativa perché la ragione ecologica deve prevalere su quella dei confini. Se vogliamo che biodiversità sia il titolo sotto al quale si dipana la prossima stagione della pianificazione urbana e territoriale, come peraltro affermato dal regolamento europeo sul ripristino della natura, è chiaro che non ha alcun senso la autodeterminazione locale, miope del funzionamento s-confinato della natura: nessun'ape mellifera impollina solo i fiori del comune dove ha l'alveare. È puro tradimento della più basilare transizione ecologica accettare ancora che ogni comune stabilisca le proprie aspettative di crescita demografica o economica, a cui si legano nuovi volumi edilizi e nuovi consumi di suolo, ignorando i volumi già esistenti nei comuni vicini o facilmente raggiungibili. Eppure, ancor così si fa.

Un'altra urbanistica è possibile e non è credibile chi si nasconde dietro le difficoltà o le abitudini o le convenienze. Non capisco per quale ragione dobbiamo continuare a dare spazio a chi abbandona il sogno del cambiamento per proporre fino allo spasmo la ricetta insostenibile di ieri e dell'altro ieri: amministrare e non fare politica.

---

1 - Dai miei appunti presi a Taranto il 28 gennaio 2025 in occasione della testimonianza resa da Ada Colau all'interno del workshop internazionale "There is a Plan B. Ripensare il futuro dei territori fragili", Fondazione Giangiacomo Feltrinelli

2 - <https://www.paver.it/paverlife/pavimentazioni-autobloccanti/serie-drenanti>

3 - Per «buono stato» assumiamo la definizione riportata nel regolamento europeo 2024/1991 vigente da luglio 2024 e noto come "ripristino della natura". Buono stato ovvero stato in cui le caratteristiche fondamentali del tipo di habitat, in particolare la sua struttura, le sue funzioni e le sue specie tipiche o la sua composizione di specie tipiche, riflettono l'elevato livello di integrità, stabilità e resilienza ecologica necessario per garantirne il mantenimento a lungo termine e contribuiscono così al raggiungimento o al mantenimento di uno stato di conservazione soddisfacente di un habitat (UE, 2024).

## Riferimenti bibliografici

Apleyard Donald, 1981, *Livable Streets*, University of California Press.

Bloch Ernst in Latouche Serge, 2008, *Breve trattato sulla decrescita serena*, Bollati Boringhieri, Torino.

Cavazza Elisa e Desgon Alan, 2021, *Introduzione* in Naess Arne, *Siamo l'aria che respiriamo. Saggi di ecologia profonda*, PianoB Edizioni, Prato.

Papa Francesco, 2015, *Laudato Si'*, Edizioni Paoline, Roma.

Massini Stefano, 2015, *7 minuti. Consiglio di fabbrica*, Einaudi, Torino.

Naess Arne, 2021, *Siamo l'aria che respiriamo. Saggi di ecologia profonda*, PianoB Edizioni, Prato.

Pileri Paolo, 2018, *100 parole per salvare il suolo. Dizionario urbanistico-italiano*. Altreconomia, Milano

Pileri Paolo, 2024, *Dalla parte del suolo. L'ecosistema invisibile*. Laterza, Bari.

Pileri Paolo, 2025a, *Le città, il cemento e il caldo: + 3629 morti. Ma alla politica non bastano*, in *Volere la Luna* – Laboratorio di cultura politica e di buone pratiche, 17.01.2025

Pileri Paolo (2025b), “Condoni in Italia, gare di depavimentazione in Olanda”, in *Altreconomia* n. 279

UE (2024), *Regolamento (UE) 2024/1991 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 giugno 2024 sul ripristino della natura e che modifica il regolamento (UE) 2022/869*, pubblicato su Gazzetta ufficiale dell'Unione europea (Serie L) il 29.7.2024 ([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=OJ:L\\_202401991](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202401991))