

atelier4

AGENDA URBANA

EUROPEA / ITALIANA: UN RUOLO

RINNOVATO DELLE CITTÀ?

Coordinatori: *Valeria Fedeli ed Elena Marchigiani*

Discussant: *Marco Cremaschi*



AGENDA URBANA EUROPEA/ITALIANA: UN RUOLO RINNOVATO DELLE CITTÀ?

Coordinatori: Valeria Fedeli ed Elena Marchigiani
Discussant: Marco Cremaschi

Giuseppe Abbate

Città meridionali e politiche culturali da qui al 2020

Fulvio Adobati, Vittorio Ferri, Filippo Carlo Pavesi

Riorganizzazione dell'azione dei comuni, nuove geografie della pianificazione e territori di mezzo

Stefano Aragona

Necessità di una pianificazione integrata di città e territori

Simonetta Armondi

Interpretazioni dell'urbano nella programmazione 2014-2020. Path dependancy o innovazioni radicali?

Elisabetta M. Bello, Agim Kercuku

Territori nella crisi. La privatizzazione del patrimonio INA-casa in Piemonte. Un caso

Cristina Bianchetti

Territories in crisis

Isabella Susi Botto

Milano Expo 2015. Complessità del processo e governance straordinaria

Grazia Brunetta, Ombretta Calderice, Emma Salizzoni

Smart evaluation and planning. Verso la progettazione di scenari per l'operatività dei territori nel Trentino

Claudio Calvaresi

Perché non dovrebbe funzionare? Qualche considerazione su progettazione integrata e Agenda urbana nel nostro paese

Elisabetta Capelli

Obiettivi europei, questioni locali: quali soggetti di raccordo per il social housing?

Michele Cerruti But

Biella. Il welfare della crisi

Anna Maria Colavitti, Sergio Serra, Alessia Usai

Le città metropolitane come motori dello sviluppo: le risposte della pianificazione territoriale di area vasta alle recenti riforme istituzionali e amministrative

Luciano De Bonis, Eugenio Leanza, Jesse Marsh, Ferdinando Trapani

Per una ricapitalizzazione efficacemente co-creativa dei sistemi territoriali italiani

Donato Di Ludovico, Pierluigi Properzi

La Macroregione mediana per l'Agenda urbana: coerenza tra reti di città, sistemi e progetti di territorio

Stefano Di Vita

Effetti spaziali della grande contrazione e potenzialità di sviluppo per le città europee di medie dimensioni. Il caso di Brescia nella city-region del Nord Italia

Isidoro Fasolino, Gabriella Graziuso

Aree interne. Resilienza e opportunità offerte dai luoghi

Elena Giannola, Francesco Paolo Riotta

Crowdfunding civico: finanziamento dal basso per uno sviluppo urbano condiviso

Annarita Lapenna

La città inter-milieux

Benedetta Lucchitta, Filippo Magni

Servizi ecosistemici e biodiversità: le strategie di sviluppo urbano 2020 - 2050

Filippo Magni, Denis Grasso, Denis Maragno

Agenda urbana 2.0: l'approccio Smart city nel panorama del cambiamento climatico



Marco Mareggi

Innovazioni concrete testate e abbandonate

Benedetto Mazzullo, Marco Picone, Adriano Alessi

La città e l'Europa

Maria Valeria Mininni, Fara Favia, Roland Vidal, Cristina Dicillo

Matera. Una riforma postagraria?

Francesco Molinari, Grazia Concilio, Luciano De Bonis, Jesse Marsh

Urban and digital agenda: opportunities for socio-digital innovation

Matteo Motti, Lorenzo Santosuosso

Immagini di trasformazione tra realtà locale e spazio europeo

Marilena Orlando

La dimensione urbana dello sviluppo locale. Il caso di Palermo

Mario Paris

Quale futuro per le polarità metropolitane? Realtà, opportunità e scenari nel quadro dell'agenda urbana nazionale

Gabriele Pasqui

Agenda urbana e governo metropolitano: i processi in corso a Milano e Torino

Donato Piccoli

L'analisi configurazionale come strumento di supporto nella strategia nazionale "aree interne"

Barbara Pizzo

(la costruzione di) Una dimensione metropolitana per le città: attori, rappresentazioni, istituzioni. Il caso di Roma in prospettiva comparativa

Gerlandina Prestia

Energia nell'Agenda urbana nazionale: verso una città al centro di un nuovo sviluppo

Cristiana Rossignolo

Temi per un'agenda urbana metropolitana: nuove geografie per Torino

Valeria Saiu, Emanuela Abis

Cagliari all'orizzonte 2020. Politiche integrate per la città metropolitana e l'area vasta

Jordi Sardà, Federica Greco, Francesco Rotondo

Patrimonio territoriale identitario e rilancio economico: prospettive per l'agenda urbana di Taranto

Giulia Setti

Territories in crisis. Aubervilliers: cicli di vita di supporti industriali

Giulia Sonetti

Londra: viaggio nel futuro del welfare privatizzato?

Ianira Vassallo

Il quartiere Mirafiori sud a Torino: l'eredità del patrimonio pubblico e la ridefinizione del welfare locale

Ignazio Vinci

Agenda urbana in Italia: slittamenti di scale territoriali e paradigmi progettuali

Angioletta Voghera, Dafne Regis

Città, aree interne e crisi. Il caso della Valle di Susa



Quale futuro per le polarità metropolitane? Realtà, opportunità e scenari nel quadro dell'agenda urbana nazionale

Mario Paris

Universidad de Valladolid
Instituto Universitario de Urbanística, FPI-Banco Santander
Email: mario@institutourbanistica.com

Abstract

Alcuni spazi di consumo (di beni, servizi ed esperienze) sono diventati, a fronte di specifiche condizioni, attrattori e catalizzatori di flussi di persone, di beni, di informazioni, di energie e di investimenti nel territorio. L'obiettivo della ricerca è quello di delineare il ruolo di queste 'polarità' all'interno dei territori a densità variabile della città-regione ed il loro peso nei processi di costruzione della sua struttura policentrica e/o reticolare. Nel paper si cercherà di capire quali siano i fattori decisivi per individuare le polarità e quali siano le loro influenze sulle dinamiche urbane recenti, tanto che rappresentano una parte importante del processo di metropolizzazione del territorio. Approfondire lo studio delle polarità è quindi condizione necessaria –anche se non sufficiente– a favorire nuovi approcci dentro le politiche di gestione e progetto del territorio. In un momento in cui lo spazio assume nuovo protagonismo nelle strategie di rigenerazione e sviluppo passando, in sostanza, da oggetto a soggetto, le azioni intraprese saranno incisive solo se coinvolgeranno quegli spazi che hanno un ruolo rilevante nei processi di specializzazione e riorganizzazione della postmetropoli contemporanea. Nelle conclusioni si insisterà sulla necessità di consolidare e qualificare le polarità come strumento di implementazione di alcune delle politiche dell'Agenda urbana europea e nazionale, poiché il successo di questo ambizioso programma di lavoro passa anche attraverso una strategia che coinvolge questi che sono, oggi, alcuni dei luoghi più intensamente frequentati ed utilizzati del territorio.

Parole chiave: central places, outskirts & suburb, scenarios.

Introduzione

Lo spazio post-metropolitano (Soja, 2011a e 2000; Cacciari, 2004) sviluppatosi dopo l'esplosione della città (Font, 2004) è una realtà plurale, polisemica e multi-scalare segnato dalle diverse territorialità della società contemporanea (Portas & al. 2003; Amin & Thrift, 2000). Una delle tendenze che più hanno marcato questo ambiente è stata la formazione e il consolidamento di luoghi del 'consumo' –non solo di beni, ma anche di servizi ed esperienze– disposti lungo gli assi principali o i nodi di interscambio delle infrastrutture. Si tratta di un sistema molto eterogeneo e in continua trasformazione, composto da spazi dove si concentrano il valore d'uso (Baudrillard, 1981), quello di scambio (Lefebvre, 1973) e le pratiche di consumo fordiste (Aglietta, 1979). Ma non solo o, almeno, non più. Alcuni di questi spazi hanno assunto una dimensione tale da trascendere un ruolo strettamente locale ed acquisirne uno di maggior scala, e più articolato rispetto ai soli aspetti distributivi. L'obiettivo della mia ricerca è quello di indagare questi ultimi e mettere in luce il loro ruolo nei territori 'a densità variabile' della città-regione contemporanea (De las Rivas, 2013a; Portas, 2004) e nei processi di costruzione della sua struttura policentrica. Per questo nell'articolo definirò le polarità con i loro caratteri principali e alcune delle conseguenze della loro presenza nel territorio (1.). Passerò poi a sottolineare l'importanza del loro studio per fare in modo che le politiche e le azioni territoriali tengano conto di questi spazi (2.); essi oggi rappresentano alcuni dei nuovi punti di tensione e concentrazione di una realtà, quella metropolitana, che tende sempre più alla frammentazione e

alla dispersione dei materiali urbani, delle forze, delle risorse. Infine concluderò lo studio con alcune visioni di scenario legate al possibile ruolo futuro delle polarità nelle politiche urbane europee (3.).

1 | Realtà: caratteri ed effetti territoriali delle polarità

Recenti studi dimostrano che, a fronte di specifiche condizioni di accessibilità, del programma funzionale, morfologico-tipologiche, si configurano alcuni aggregati polifunzionali che hanno, nel territorio, un ruolo di attrazione e concentrazione di flussi (Pellegrini, 2014; Usai, 2011; Brunetta & Morandi, 2009). Questi sistemi complessi possono essere definiti 'polarità'. Alcuni di essi esercitano un ruolo che non si spiega più solo attraverso le logiche del commercio (profondità dell'assortimento e presidio); essi rappresentano un vero habitat per la società contemporanea, in cui 'hanno luogo' pratiche specifiche ed originali di colonizzazione dello spazio. Il loro archetipo sono le cittadelle o i campi (Agamben, 1995): si tratta di ambiti introversi, autoreferenziali e 'autistici', che però hanno giocato – e tutt'ora giocano – un ruolo rilevante nei processi di specializzazione e riorganizzazione spaziale a scala vasta e hanno avuto un peso decisivo nella metropolizzazione del territorio (Indovina, 2004).

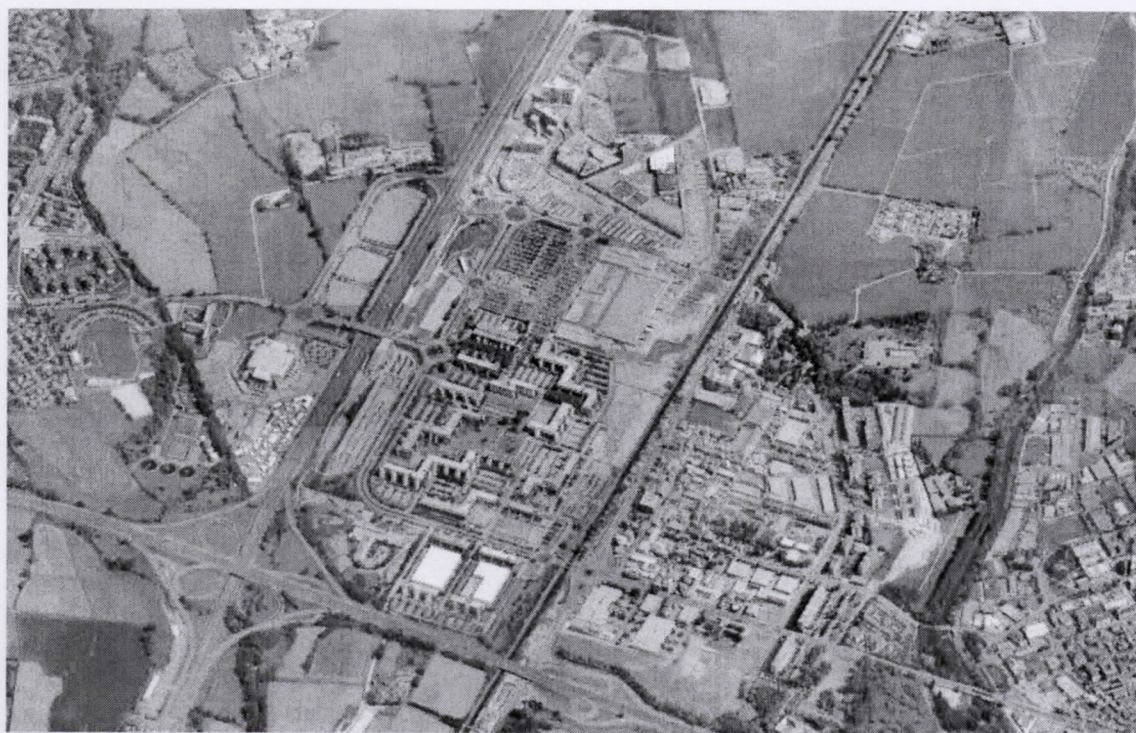


Figura 1 | Nell'esempio di Milano Fiori si nota come il sistema si sia arricchito negli anni dando luogo, di volta in volta, alla costruzione di un aggregato sempre più complesso (Immagine Bing Maps, 2014).

Per N. Portas & al. (2011) il termine polarità riassume una serie di situazioni diverse, che hanno in comune la capacità e la forza di attrarre elementi di varia natura in un punto preciso, dove si trova un determinato oggetto, come per la forza di gravità. Per spiegare la metafora gli autori portoghesi fanno riferimento alla 'Teoria della gravitazione universale' e alla sua efficacia nello spiegare gli effetti legati alle dinamiche di attrazione che si verificano in alcuni punti specifici del territorio che, in funzione della loro massa, concentrano su di sé un numero maggiore di offerte di lavoro e flussi di visitatori/consumatori rispetto al contesto in cui sono localizzati. È utile riflettere sul termine 'massa' e sui due possibili significati che esso può avere: (i) quello geometrico-dimensionale (Morandi & al. 2009), e (ii) quello legato alla complessità del suo programma funzionale, la sua *Bigness*¹ (Koolhaas, 1995). Le polarità sono quindi grandi aggregati frutto

¹ Come affermato nel testo originale di R. Koolhaas: «Beyond a certain critical mass, a building becomes a big building. Such a mass can no longer be controlled by a singular architectural gesture, or even by any combination of architectural gestures. The impossibility triggers the autonomy of its parts, which is different from fragmentation: the parts remain committed to the whole» (Koolhaas, 1995: 495).

dell'accumulazione non sempre pianificata di funzioni² che, per profondità dell'assortimento di prodotti e servizi che offrono e per la capacità che hanno di rispondere ad una determinata esigenza, possono essere definite 'specializzate'. Questo carattere 'tentativo' o 'spontaneo' delle aggregazioni emerge anche nel doppio processo di agglomerazione e trasformazione riscontrato in molte di esse. Le polarità sono soggette ad un continuo inserimento di nuove attività e l'espulsione di altre, legato alle strategie degli operatori presenti e svincolato dal ruolo regolativo-orientativo dei decisori pubblici. In molti casi il risultato spesso rimanda un'immagine affastellata e confusionaria dell'insieme, ma al tempo stesso questo carattere dinamico ha permesso nel tempo un costante adattamento alle tendenze del mercato e il mantenimento (quando non l'aumento) della capacità attrattiva del complesso. In ogni caso le polarità sono cluster dinamici, frammenti diversi per grana ed intensità rispetto agli altri che compongono il mosaico territoriale (Forman, 1995) del territorio metropolizzato. In questi frammenti si concentrano azioni diverse, frutto degli investimenti di operatori (commerciali, immobiliari, ecc.) di scala sovralocale che in alcuni casi danno luogo ad una sinergia fra funzioni.

Vari lavori di ricerca recenti (Morandi & Paris, 2013; Morandi, 2009) definiscono le polarità come sistemi complessi localizzati in alcuni punti altamente accessibili del territorio, dove i confini tra distribuzione, consumo di merci, di tempo libero e di altri beni immateriali divengono labili. Questo tipo di definizioni, a mio parere, introduce due degli aspetti chiave del tema: in primo luogo mette in luce la questione localizzativa e poi quella dell'urbanità di questi luoghi.

Nell'introduzione si è detto che gli operatori commerciali negli ultimi vent'anni –ed in Italia in particolare dopo la riforma del settore commerciale legata al D.Lgs. 114/1998– hanno scelto come ambiti preferenziali di localizzazione gli assi (o gli incroci) delle infrastrutture del traffico privato e questa tendenza è ancor più marcata per quanto riguarda le polarità. Spesso, anzi, si nota come la loro geografia ricalchi quella degli spazi più accessibili e che, a volte, è possibile sovrapporla a quella dei nodi dell'interscambio modale. Recentemente infatti è emersa la tendenza a presidiare anche i nodi del trasporto collettivo: gli operatori tendono ad insediare superfici commerciali nei pressi o dentro grandi stazioni della mobilità su ferro (AV/AC) o negli aeroporti (come nel caso di Orio al Serio). Un'altra dinamica interessante è legata all'occupazione di diversi contenitori delle grandi funzioni pubbliche della città funzionalista quali: stadi, musei, teatri ed auditorium, o alla creazione di ambiti ibridi in cui queste funzioni –prima esclusiva della città consolidata– rafforzano l'offerta di beni, servizi ed esperienze presente nella polarità. Senza entrare più nello specifico nella descrizione di questa realtà, è importante mettere in luce due elementi decisivi in relazione con il tema dell'agenda urbana europea/italiana:

- L'importanza assunta dal contesto immediato (i caratteri del luogo specifico, i suoi condizionanti morfologici, dell'accessibilità, la presenza di elementi di qualità ambientale o architettonica) e dal territorio (le vocazioni produttive, la territorialità) nel processo di insediamento e sviluppo delle polarità. Esse, che sono spesso state considerate introverse, slegate dal luogo, traggono invece dall'intorno –alle sue varie scale– parte dei fattori del loro successo e della loro attrattività. Allo stesso tempo la loro presenza influenza il contesto in cui sono insediate e lo fa a vari livelli: dall'effetto spin-off (Paris, 2009) registrato nelle immediate vicinanze fino alle esternalità sui tessuti economici, produttivi e sociali che possono arrivare ad avere una scala regionale.
- Le forme d'uso dello spazio che gli utenti mettono in pratica nelle polarità hanno un carattere marcatamente urbano. Si tratta in molti casi di processi di appropriazione che hanno luogo –e 'creano luoghi'– nelle aree di connessione fra le varie funzioni, negli spazi pubblici che i diversi operatori lasciano a margine dei format o negli spazi-filtro che indirizzano i flussi dai parcheggi o dai nodi del trasporto pubblico verso gli edifici-contenitore. Negli ultimi anni, a causa del progressivo aumento dell'importanza di questi spazi, alcuni progetti curano e danno importanza al disegno di questi ambiti. Questo aspetto è importante poiché solo migliorando la fruibilità e la vivibilità di questi spazi si potrà incidere in modo diretto sulla qualità della vita dei loro abitanti, anche se temporanei.

² In territorio lombardo due esempi assimilabili alle polarità sono i sistemi costituiti attorno all'aeroporto internazionale 'Il Caravaggio' ad Orio al Serio (BG) e attorno al centro commerciale "Milano Fiori" ad Assago (MI). Si tratta di aggregati nei quali le singole destinazioni d'uso prese singolarmente sarebbero già degli elementi eccezionali del territorio: l'aeroporto di Orio al Serio è il quarto scalo italiano per passeggeri ed il terzo per traffico merci (Dati ENAC, 2013) mentre il centro Commerciale 'Orio Center' con 49.000 mq di Superficie di Vendita attuale è uno spazio commerciale capace di attrarre, da solo, consumatori da un ambito sovralocale (Limonta, 2009) e che con gli ulteriori 49.300 mq autorizzati della futura espansione prevista (Dati Oss. Commercio - Regione Lombardia, 2010), diverrebbe il sesto centro commerciale italiano sia per Superficie di Vendita che per GLA.

2 | Opportunità: perché integrare le polarità nell'agenda urbana europea/nazionale

Lo sforzo messo in campo nel 2011 dal parlamento europeo per rafforzare la dimensione urbana delle politiche EU, si è materializzato nella proposta di una Agenda Urbana Europea. Nei documenti UE si riconosce alla città un ruolo chiave per lo sviluppo sostenibile del continente e si definisce il territorio delle città come lo spazio dove cercare opportunità per garantire questo tipo di sviluppo (EU, 2011). Nei materiali prodotti finora la città è luogo della densità (di persone, attività, interazioni fra funzioni economiche, sociali e culturali) ma anche l'insieme di quegli ambiti dinamici che sono il frutto del cambio repentino di scala dell'urbanizzazione in tempi recenti. In questo contesto le polarità assumono un ruolo chiave non solo dai vari punti di vista settoriali (della distribuzione, dei servizi, ecc.) ma anche e anzi, soprattutto, perché dentro la dimensione ampia della città cresciuta 'lateralmente' rispetto al centro consolidato (Solà-Morales, 2004) possono essere spazi di innovazione e sperimentazione, hanno il ruolo di attivatori dell'economia e sono motori di trasformazione territoriale. L'idea che si vuole sostenere in questo paper è che nell'agenda urbana europea e italiana è importante lo studio delle polarità ancor prima che la loro inclusione in specifiche politiche territoriali poiché solo conoscendone la natura complessa sarà possibile determinarne le esternalità locali e creare strategie efficaci per il loro governo. Si tratta di un lavoro precedente e necessario da compiere prima di mettere in campo qualsiasi tipo di politica. Allo stesso tempo, come ha avuto modo di osservare C. Morandi (2009), capire le polarità è importante poiché consolidarle e qualificarle può essere uno dei fattori che influenzerà la qualità della vita per gli abitanti della postmetropoli (Soja, 2011b) e, per questo, il lavoro sulle polarità può essere utile per implementare efficacemente alcune delle politiche dell'Agenda urbana.

Le polarità nascono in un contesto in cui i confini amministrativi della città non corrispondono più alla realtà fisica, sociale, economica, culturale o ambientale dello sviluppo urbano che, sempre più, si manifesta nella sua dimensione metropolitana o di città-regione (De las Rivas, 2013a). In questi 'luoghi' dispersi, frutto dell'urbanizzazione recente, si manifestano forme di uso dello spazio di tipo urbano che richiedono modelli di analisi e di *governance* più flessibili, modulati su questa nuova dimensione delle pratiche dell'abitare.

Senza pretendere di risolvere esaustivamente in poche righe un tema così complesso, si presentano a continuazione alcuni aspetti che possono esemplificare quanto detto finora e servono a rimarcare l'opportunità di usare le polarità come spazio di studio e lavoro decisivo dentro l'agenda urbana europea. Si considerino questi brevi cenni come una dimostrazione del peso che le polarità possono avere nell'ambito delle politiche comunitarie e nazionali rispetto al tema della città (in senso ampio), visto che riguardano i temi della mobilità, della gestione della dimensione regionale del fenomeno urbano e del consumo di suolo.



Figura 2 | Il centro direzione a Milano Fiori, Assago (MI): gli snodi fra le funzioni come spazi di relazione in cui 'hanno luogo' pratiche d'uso dello spazio di tipo urbano (Foto Piaggese, 2013).

1. Le polarità sono ambiti attrattivi che concentrano su di sé ingenti flussi di persone. Questo ruolo coinvolge sia le il trasporto individuale, con pesanti effetti legati al traffico automobilistico e all'emissione di CO², sia quello collettivo (dove possibile). Garantire un'accessibilità multimodale a questi luoghi può essere una delle chiavi per limitare gli impatti sulla rete infrastrutturale preesistente ed evitare che le compensazioni richieste dai decisori locali al momento dell'insediamento riguardino solo opere viarie e di raccordo, pratica purtroppo consolidata. E' interessante notare come in questo senso alcuni progetti stiano cercando di lavorare in quest'ottica³.
2. Le polarità sono il prodotto delle scelte localizzative di una serie di operatori consolidati nel settore del commercio, dei servizi, del entertainment che segnano un cambio di scala –o di grana– nel contesto della città-regione contemporanea, spesso marcata da un carattere pulviscolare e da una razionalità minimale (Lanzani, 2012). Questo cambiamento emerge soprattutto per quanto riguarda gli effetti territoriali della presenza delle polarità, che raggiungono dimensioni sovralocali, spesso regionali. Si tratta di ambiti strutturati, nei quali si concentra una percentuale importante –almeno dal punto di vista dimensionale– di spazio pubblico, col quale migliorare la fruibilità degli spazi 'in sé' e poter ripensare la distribuzione di servizi e dotazioni a scala ampia. Le polarità sono –o almeno hanno il potenziale per essere– dei concentrati di urbanità immersi nel territorio della bassa densità abitativa, della scarsa intensità d'uso, della discontinuità e della frammentazione. Ripensare le loro dotazioni può servire a ricostruire una gerarchia territoriale in un'ottica di sviluppo multipolare del territorio. In questo senso la presenza di dotazioni della cultura e dello svago nei perimetri delle polarità analizzate può essere interpretato come un esempio di questo aspetto⁴.
3. Visti i primi due aspetti, si può concludere che le polarità possono esercitare un ruolo rilevante nella limitazione del consumo di suolo e nei processi di riqualificazione urbana. L'urbanistica oggi deve riuscire a misurarsi rispetto a questi temi superando alcuni limiti di approccio (o ideologici) che ne hanno limitato il campo d'azione in tempi recenti. Quando si parla di riqualificazione urbana non si fa riferimento ad una nuova teoria nell'ambito della disciplina ma alle pratiche legate al lavoro sullo spazio pubblico che dovrebbero coinvolgere tutti gli architetti e urbanisti (De las Rivas, 2013b). Dalle riflessioni precedenti è emerso il ruolo delle polarità che si configurano come spazio di pratiche collettive e quotidiane. Quindi le politiche di riqualificazione urbano devono interessare anche questi ambiti poco riconosciuti dalla disciplina ma che rappresentano l'habitat –magari temporaneo– degli abitanti di un territorio. Essi manifestano, in origine, una discutibile scelta localizzativa legata alla dispersione. Pur riconoscendo la criticità di questa scelta iniziale oggi non si può negare che la natura delle polarità è quella di spazi reali, –spesso– vissuti come luoghi dotati di una propria identità. Se il risultato di alcune strategie localizzative ha compromesso in molti casi il paesaggio delle aree periurbane, l'abbandono a loro stesse di queste aree sarebbe, da parte dei pianificatori e degli urbanisti, una colpa ancor più grave poichè equivarrebbe a perdere l'occasione di ripensare questi luoghi e la loro relazione con la gerarchia e la struttura urbana. Le polarità funzionano di fatto come ambito-contenitore di funzioni diverse e in quanto 'spazio di concentrazione' per nuovi tipi di funzione che,

³ Nel caso di Miano Fiori (MI) gli operatori hanno privilegiato all'atto dell'insediamento, il presidio di un'area particolarmente accessibile alle auto (incrocio tangenziale sud di Milano e asse in uscita dalla città). Il recente arrivo della metropolitana sottende a una volontà da parte del pubblico di fornire un'alternativa modale al gran numero di persone che si reca quotidianamente nell'area. Si tratta, in un certo senso, del riconoscimento da parte dei decisori pubblici di un ruolo territoriale già riconosciuto da tempo dagli operatori. Allo stesso tempo l'accessibilità multimodale serve anche a permettere di ampliare il bacino d'utenza potenziale per gli operatori. Nel caso di Orio al Serio la presenza dell'aeroporto porta a delineare un possibile scenario in cui l'attrazione degli utenti non è legata solo sul traffico automobilistico ma anche su quello aereo, in quanto l'incremento della mobilità, con l'abbassamento dei prezzi delle tariffe aeree, introduce la possibilità di spostamenti transnazionali finalizzati ad attività di consumo. Si nota quindi una interessante sinergia fra la funzione commerciale ed il principale hub italiano per le compagnie low-cost soprattutto nei casi in cui è prevista la possibilità di spostamento di tipo 'pendolare' con voli di andata e ritorno in giornata. Questo tipo di spostamenti, orientati in origine ad una clientela di tipo business, ha reso possibile un crescente traffico *shopping-based* dal nord ed est Europa, che ha come destinazione il centro commerciale Orio Center.

⁴ Ad Assago, di fronte al centro commerciale Milano Fiori sono stati localizzati il Forum di Assago⁴ nel 1990 e, nel 2003, il Teatro della Luna. Si tratta di due spazi dedicati alla fruizione di eventi sportivi e culturali che rappresentano una dotazione di scala metropolitana e sui quali gravita un bacino d'utenza che comprende tutta l'area urbana di Milano. Allo stesso tempo il progetto di espansione del centro commerciale Orio Center, è legato alla creazione di una piazza ed altri percorsi pubblici (coi quali ricostruire una relazione col contesto immediato) entro i quali si inseriscono un museo (Polo della cultura) e una struttura sanitaria, oltre ad un ampliamento delle superfici commerciali.

Entrambi gli esempi di integrazione nascono con l'intento di aumentare l'offerta di beni e servizi da parte degli operatori, ma possono al contempo rappresentare un'occasione per migliorare la dotazione di funzioni e spazi pubblici di queste aree.

diversamente, sarebbero ulteriormente disperse sul territorio e così evitano l'ulteriore compromissione di aree ancora libere dall'urbanizzazione.

Si è detto che attraverso questi tre esempi non si vuole esaurire il tema ma piuttosto provare a proporre alcuni spunti di riflessione. L'integrazione delle polarità nei nuovi modelli di governance territoriale può essere la chiave per cogliere alcune delle opportunità che lasciano aperte questi luoghi nel territorio. Per fare ciò è però necessario conoscerne la natura ed indagarne gli effetti territoriali. Si tratta di un lavoro ancor poco sviluppato all'interno delle discipline che studiano il territorio, anche a causa di un certo disinteresse manifestato dall'accademia verso questi luoghi. La situazione è ancora più complessa oggi, in presenza di una serie di temi aperti di grande attualità, come la crisi economica e dei modelli di consumo fordisti, i fenomeni di ritorno al centro di alcune attività (Gratz & Mintz, 1998; Frieden & Sagalyn, 1989) o la crescente importanza assunta dall'e-commerce.

3 | Scenari: un possibile ruolo equilibratore per le polarità

Il punto di vista dell'EU sulla situazione attuale del territorio rivela un approccio abbastanza conservatore⁵ basato sul ritorno alla densità e alla limitazione del consumo di suolo. Al contrario le polarità sono il frutto delle strategie localizzative messe in atto dagli operatori negli ultimi venti anni, basate sulla dispersione delle funzioni sviluppatasi anche in ambito europeo e italiano sul modello della Edge City (Garreau, 1991). Indubbiamente esse rappresentano il prodotto di una società consumocentrica (Garnesey & McGlade, 2006) destinata a cambiare e portano con sé tutte le contraddizioni e gli squilibri di una cultura dell'accumulo e del consumo oggi non più attuale. In questo paper, più che arrivare a tracciare un bilancio definitivo sulle polarità ed il loro ruolo, non libero da fattori critici, si è scelto di mettere in relazione la loro natura complessa con il tema dell'agenda urbana europea e nazionale.

Si è concluso che le polarità non sono un mero spazio della distribuzione né rappresentano un semplice catalogo di monofunzioni. Alcune di esse, se rafforzate e qualificate, possono rappresentare la chiave per un riequilibrio territoriale, legato al ruolo di hub di servizi, di spazio di aggregazione (non sempre e non solo pubblico) nel contesto della città regione e di luogo di urbanità nello spazio dei flussi. Un lavoro sulle polarità nell'ottica dell'agenda urbana può rappresentare l'occasione per ripensare la struttura policentrica del territorio. Le politiche urbane nazionali ed europee devono saper riconoscere e considerare il ruolo dinamico delle polarità dentro una strategia di integrazione che metta in rete i centri consolidati e questi 'nuovi centri potenziali' così da favorire quei processi di costruzione di realtà urbane policentriche di cui ha grande necessità oggi il territorio metropolizzato dell'(ex?) Europa delle città. Le polarità in questo caso passerebbero da elementi di squilibrio a possibili agenti di redistribuzione di beni, servizi e flussi nello spazio.

Riferimenti bibliografici

- Agamben G. (1995), *Homo sacer: il potere sovrano e la nuda vita*, Einaudi, Torino.
- Aglietta M. (1979), *A theory of capitalist regulation: The US experience*, NLB, Londra.
- Baudrillard J. (1981), *For a critique of the political economy of the sign*, Telos Press, St. Louis.
- Brunetta G., Morandi, C. (2009), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*, Alinea, Firenze.
- De las Rivas J.L. (2013a), "Hacia la ciudad paisaje. Regeneración de la forma urbana desde la naturaleza", in *Urban*, no. 5, pp. 79-93.
- De las Rivas J.L. (2013b), "Urban regeneration and its role in city planning: perspectives from Spain", in *ISOCARP Review*, no. 9, pp. 60-78.
- EU (2014), *Atti della conferenza "CITIES - Cities of Tomorrow: Investing in Europe"*, EU Press, Brussels.
- EU (2011), *Città del futuro: sfide, idee, anticipazioni*, EU Press, Brussels.
- Forman R.T.T. (1995), *Land mosaics: The ecology of landscapes and regions*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Frieden B.J., Sagalyn L.B. (1989), *Downtown Inc: How America rebuilds cities*, M.I.T. Press, Cambridge.

⁵ In alcuni documenti recenti si dichiara che «l'espansione urbana incontrollata e la diffusione di insediamenti a bassa densità costituiscono le principali minacce allo sviluppo territoriale sostenibile, poiché i servizi pubblici sono più costosi e difficili da garantire, le risorse naturali vengono sottoposte a uno sfruttamento eccessivo, le reti di trasporti pubblici sono insufficienti e la dipendenza dai mezzi privati e il traffico all'interno e intorno alle città sono pesanti» (EU, 2014; 2).

- Garnsey E., McGlade J. (Eds, 2006), *Complexity and Co-evolution; continuity and change in socio-economic systems*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Garreau J. (1991), *Edge city: Life on the new frontier*, Doubleday, New York.
- Gratz R.B., Mintz N. (1998), *Cities back from the edge: New life for downtown*, Preservation Press, Washington.
- Indovina F. (2004), "The metropolisation of the territory. New territorial hierarchies" in Font A. & al. (a cura di), *La explosión de la ciudad*, Ministerio de Vivienda, Madrid, pp. 20-47.
- Lanzani A. (2012) "L'urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita" in Papa C. (a cura di), *Lecture di paesaggi*. Guerini, Milano, pp. 223-264.
- Lefebvre H. (1973), *La rivoluzione urbana*, Armando Ed., Roma.
- Limonta G. (2009), "Centro commerciale Orio Center a Orio al Serio (BG)" in Brunetta G., Morandi, C. (2009), *Polarità commerciali e trasformazioni territoriali: un approccio interregionale*, Alinea, Firenze, pp. 109-113.
- Koolhaas R. (1995), "Bigness and the Problem of Large", in Koolhaas R., Mau B., OMA Office for Metropolitan Architecture (Eds.) *S, M, L, XL*, Monacelli Press, New York, pp. 494-516.
- Morandi C., Paris M. (2013), "From retail polarities to superplaces" in *AE - Revista Lusófona de Arquitectura e Educação*, no. 8-9, pp. 427-448.
- Morandi C. (2009), "Nuove polarità territoriali?", in *Dedalo*, no. 12, pp. 36-41.
- Morandi C., Pucci P., Rolando A. (2009), "Megastrutture a grande occupazione di suolo e dinamiche territoriali. Casi europei a confronto", in *Territorio*, no. 48, pp. 7-55.
- Paris M. (2009), *Urbanistica dei superluoghi*, Maggioli, Rimini.
- Pellegrini L. (2014) Atti della conferenza *Dove va lo shopping. Le nuove logiche d'acquisto tra polarità commerciali e trend di mercato*, TradeLab, Milano.
- Portas N., (2004), "De una ciudad a otra: perspectivas periféricas" in Martín A. (a cura di), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Edicions UPC, Barcelona, pp. 221-229.
- Portas N., Domingues A., Cabral J. (2011), *Políticas urbanas II: transformações, regulação e projectos*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Portas N., Domingues A., Cabral J. (2003), *Políticas urbanas I: Tendências, estratégias e oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- Soja E.W. (2011a), "Regional urbanization and the end of the metropolis era" in Bridge G., Watson S. (a cura di), *The new Blackwell companion to the city*, Malden, Wiley-Blackwell.
- Soja E.W. (2011b), "Beyond postmetropolis", in *Urban geography*, no. 32, pp. 451-469.
- Soja E.W. (2007), *Dopo la metropoli: per una critica della geografia urbana e regionale*, Pàtron, Bologna.
- Soja E.W. (1998), "Seis discursos sobre la postmetrópolis", in *Urban*, no. 2, pp. 37-50.
- Solà-Morales M. "Contra el modelo de metrópolis universal" in Martín A. (a cura di), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, Edicions UPC, Barcelona, pp. 99-104.
- Usai N. (2011), *Grandi strutture per il tempo libero. Trasformazione urbana e governance territoriale*, Franco Angeli ed., Milano.

Copyright

L'immagine della figura 2 è stata usata con il gentile consenso dell'autore (Foto Piaggese) ed è stata pubblicata, per la prima volta, come illustrazione dell'articolo "Milanofiori cerniera fra centro e periferia" scritto da Silvia Icardi, apparso sul Corriere della Sera del 16/06/2013 a pag. 15.