

Sempre più megalopoli

[La data originale di pubblicazione del presente articolo è precedente a quella attuale - © Centro Studi Pino Rauti - Tutti i diritti riservati]

Tutti gli orientamenti circondano e d'altronde la realtà e sotto gli occhi, appena si legge un giornale o si guarda la tv: avremo sempre più megalopoli. O meglio; avremo "aree" sempre più affollate, congestionate (e naturalmente inquinate) nelle quali poco e niente resterà di quello che è stato da sempre e sembrava dover restare per sempre, il concetto europeo di città "non è solo la concentrazione" umana il dato nuovo; è il fatto che in queste "aree" del futuro non vi sarà più un centro né una periferia ma una serie ripetitiva di periferie diversificate solo dalle condizioni economiche dei residenti. Non ci saranno le "radici"; di una famiglia o di un più vasto gruppo etnico; anche le "condizioni" di tipo tribale -che ancora tenacemente, resistono - tenderanno ad affievolirsi e a sparire nella "mobilità" di tutto e di tutti; edifici e abitanti.

Abbiamo letto molto, negli scorsi giorni, quanto è stato pubblicato a commento delle innumerevoli "analisi" esposte a Venezia sul tema delle metropoli; alcune cifre contenute nell'articolo "Architettura" di Marco Milazzoni" comparso sul supplemento domenicale di Repubblica ci hanno colpito; alcuni "dati" -scrive Milazzoni nella sua lucida esposizione- che si possono prendere "a caso tra moltissimi altri"; "nella città, del Cairo, ogni venti secondi nasce un bambino, mentre in Sierra Leone su 1.000 nati ne muoiono 165 (segue articolo) in Giappone gli ultrasessantenni sono oggi più di un quarto della popolazione e si prevede che nel 2050 saranno quasi il 42%; alla metà del secolo scorso la metropoli per eccellenza era New York, con oltre 12 milioni di abitanti mentre oggi con poco meno di 19 milioni, "the big apple" è terza, dopo le aree metropolitane di Tokyo (più di 35 milioni) e Città del Messico (quasi 20 milioni). incalzata dai 18 milioni di San Paolo (Brasile) e Mumbai. E ancora: rappresentando in tre dimensioni la densità massima di abitanti/km quadrato di Barcellona e Mumbai si ottengono due "grattacieli" telescopici di altezza praticamente equivalente, anche se la prima ha meno di un terzo degli abitanti della seconda: a Los Angeles l'80% delle persone che lavorano si muove in automobile mentre Bogotà è attrezzata con un efficiente sistema di trasporto pubblico e al posto di un'autostrada a sei corsie che avrebbe attraversato la città, è stata realizzata una rete di piste ciclabili che affiancano le aree verdi per decine di chilometri.

Alla X Biennale di Architettura Di Venezia vi è stata anche una massiccia inversione di fotografie satellitari e di ottimi reportages fotografici d'autore; ma il "dato sconvolgente" è questo: la metà della popolazione mondiale e oggi inurbata - in un nuovo modello di sostenibilità riassunta in una domanda: le città possono cambiare il mondo? La risposta affermativa è affidata a numerose condizioni, tra cui quella del buon governo: un potere che si faccia carico dei temi della giustizia sociale. Che affronti i nodi della mobilità (accostata, non a caso, al termine uguaglianza), dello spazio pubblico, di un'architettura necessaria e partecipata, di una architettura che ha un potenziale trasformativo enorme sulle aree degradate..."