

# La città. Un ecosistema di beni comuni

Visioni

Piero Bevilacqua<sup>1</sup>

**Riassunto.** *Le maggiori analisi storico-sociologiche che con diversi approcci, nel corso del '900, si sono occupate di habitat e ambienti urbani, hanno tratteggiato la città come insediamento funzionale allo scambio di prodotti, centro di flussi di un mercato in progressiva espansione. L'idea che si possa considerare la città non solo come snodo di scambio di prodotti, ma come 'frammento' di una più ampia rete ecosistemica è una recente conquista del pensiero sociale. La cultura ambientalista e dell'ecologia urbana consente di considerare l'uomo come essere naturale, immerso nell'ambiente in cui vive e in cui riproduce le proprie attività economiche. Una necessaria 'operazione di disvelamento' in cui è possibile scorgere l'universalità di beni comuni di cui la città è composta.*

**Parole-chiave:** *ecologia urbana, rete ecosistemica, ambiente, sviluppo, beni comuni.*

**Abstract.** *During 1900s, main historical and sociological analysis that dealt with habitat and urban environments, from different points of view, described the city as a functional settlement for exchange of products, centre of gradually expanding market flows. A recent achievement of social thought discusses hypothesis in which it is not possible considering the city as a hub for the exchange of products, but as a 'fragment' of a wider ecosystem network. The urban ecology and environmentalist culture allows considering man as a natural being, embedded in the environment in which lives and reproduces his economic activities. A necessary 'operation of revelation' in which it is possible to see the universality of the commons that compose the city.*

**Keywords:** *urban ecology, ecosystem network, environment, development, commons.*

## 1. Le risorse e il mercato

Che la città nasca, si conservi e si sviluppi all'interno di una rete di condizionamenti ambientali, è una conquista sorprendentemente recente del pensiero sociale. Solo il progredire, negli ultimi decenni, della cultura ambientalista e - per il nostro caso - dell'ecologia urbana<sup>2</sup> ha cominciato a disvelare ciò che a lungo la cultura dominante aveva tenuto nascosto. Vale a dire i vincoli di risorse e le condizioni di habitat entro cui sono sorte e vivono le città. E non a caso le ragioni di un così lungo e perdurante occultamento risiedono nelle condizioni materiali del loro stesso successo, della loro espansione: in primo luogo il mercato.

<sup>1</sup> Ordinario di Storia contemporanea all'Università "La Sapienza" di Roma, dopo aver insegnato negli atenei di Salerno e Bari; è il fondatore dell'Istituto meridionale di storia e scienze sociali (IMES) e della rivista *Meridiana*. Aree d'interesse: storia del paesaggio contemporaneo, storia delle trasformazioni recenti dei territori. Email: pierobevilacqua@yahoo.it. Una prima versione di questo articolo, redatta per il convegno SdT "Ricostruire la città", è già apparsa online in *Eddyburg*, <<http://www.eddyburg.it/2013/12/la-citta-un-ecosistema-di-beni-comuni.html>>.

<sup>2</sup> Per la nozione di ecologia urbana quale la intendiamo oggi, concettualmente e teoricamente altra dalle elaborazioni della scuola di Chicago degli anni '20 del Novecento, v. BETTINI 1996, 3sgg. e NEBBIA 1996, 138. Per l'"ecologia urbana" della Chicago degli anni '20 nel quadro di un'ampia ricognizione storiografica, RONCAYOLO 1978, 6sgg..

Se noi ci accostiamo alla grande analisi storico-sociologica che si occupa della città e delle sue ragioni fondative, restiamo oggi colpiti dalla centralità con cui il mercato viene assunto quasi a principio generatore dello spazio urbano. Nel suo saggio *Die Stadt* pubblicato postumo (1921, ora in WEBER 2003) Max Weber, dopo aver messo in rilievo le condizioni politiche che in genere presiedono alla nascita delle città antiche o medievali, non ha dubbi sul fatto che condizione necessaria “perché si possa parlare di ‘città’ è l’esistenza nel luogo dell’insediamento di uno *scambio di prodotti* - non soltanto occasionale ma regolare - quale elemento *essenziale* del profitto e della copertura del fabbisogno degli abitanti: l’esistenza di un mercato” (*ivi*, 5).<sup>3</sup>

Anche quando gli studiosi prendono in considerazione una delle risorse naturali più ovvie, condizione imprescindibile per la nascita e la vita di un aggregato di popolazione, l’acqua di un fiume, ne sottolineano il rilievo quale infrastruttura ideale per i flussi di mercato. È il caso, ad esempio, di uno studioso come Lewis Mumford, attento agli aspetti sistemici del mondo urbano e tutt’altro che indifferente agli aspetti ambientali della realtà sociale. Nella sua monumentale *La città nella storia* - meritoriamente riproposta ora da Castelvechi - egli considera il fiume esclusivamente come “il primo veicolo efficace per il trasporto di massa”. E aggiunge: “non è un caso che le prime città siano sorte nelle valli fluviali, e che la loro ascesa sia contemporanea ai progressi della navigazione, dal fascio galleggiante di giunchi o di tronchi alla barca mossa dai remi e dalle vele” (MUMFORD 2013, 111).<sup>4</sup> Mumford non è solo in questo richiamo del fiume che dimentica la risorsa acqua: “Londra dipende dal suo fiume”, afferma perentoriamente Braudel, ma si riferisce ai traffici che esso rende possibili, all’intensa vita economica che si svolge lungo il Tamigi e soprattutto nell’area della sua foce (BRAUDEL 1982, 510).

Naturalmente, non si tratta di negare il ruolo di mezzo di trasporto dei corsi d’acqua, peraltro dotati di una loro energia motrice e dunque, per più versi, prezioso per i bisogni delle popolazioni urbane in età preindustriale.<sup>5</sup> Ma il trasporto e il commercio rappresentano già una forma economicamente evoluta della stanzialità urbana, funzionalmente separata dalla vita agricola. E tuttavia a lungo insufficiente a rendere le città autonome dalle loro fonti di approvvigionamento, costituite dai territori agricoli dei loro dintorni.

D’altra parte, prima di commerciare e di spostarsi, i primi cittadini (ma anche i secondi e i terzi) dovevano vivere e dunque avevano assoluto bisogno di bere. Eppure non c’è traccia, anche in grandi storici che si sono occupati di città, di accenno a tale elementare bisogno della vita, risorsa imprescindibile dell’umana esistenza. Quasi che il commerciare fosse la prima condizione della vita urbana e non un suo complemento, spesso uno stadio successivo di evoluzione. L’acqua, che da risorsa vitale diventa veicolo di mercato, viene cancellata dalla rappresentazione anche come bene comune. Cosicché la vita, nell’ovvietà dei suoi bisogni elementari e delle sue manifestazioni, diventa degna di nota quando acquista un rilievo economico. I nostri autori vedono la città popolata di attori economici, al massimo di soggetti sociali, mai di esseri naturali. Ancora Fernand Braudel, nel vasto affresco del suo *Mediterraneo*, che ha insegnato a tutti noi come la storia si svolga negli spazi fisici delle montagne e delle pianure,

<sup>3</sup> I corsivi sono nel testo.

<sup>4</sup> L’autore non manca di accennare al ruolo dell’acqua nell’antica Roma (ma soprattutto per la pratica delle terme) e alla necessaria presenza di terre fertili intorno alla città, sulla base di storici e geografi dell’antichità.

<sup>5</sup> I fiumi erano anche mezzi di espurgo dei rifiuti cittadini e quindi svolgevano anche tale funzione, insieme igienica e di trasporto. Cfr. SCHRAMM, KLUGE 1988 e BETTINI, BIANUCCI, GHETTI 1996, 155. Sulle acque in un prospettiva di storia ambientale internazionale, BARCA 2004, 27sgg..

non ha occhi che per le condizioni commerciali dell'esistenza urbana. "Non c'è città senza mercato e senza strade: esse si nutrono di movimento" (BRAUDEL 1976, 330).

Forse Braudel è l'autore più esemplare di questa sussunzione dei bisogni primari e dunque della natura entro le categorie dell'agire economico. Perché è lo storico più attento ai quadri territoriali in cui si svolge la storia umana, ma conserva sempre uno sguardo filtrato, che incorpora la natura e la rende visibile solo come fenomeno economico. Il bere e il mangiare, elementi fondativi della vita biologica, resi possibili dalla presenza dell'acqua e del cibo, cioè da fonti, sorgenti, fiumi, pozzi e da superfici più o meno vaste di terra fertile, sono nella sua ricostruzione e rappresentazione storica inglobati in rapporti spaziali di commercio o semplicemente incorporati dentro i meccanismi dell'attività produttiva. È sempre l'attività economica dei cittadini o dei contadini a rendere possibile la vita della città. Ma non accade mai che le risorse naturali presenti nel territorio costituiscano la condizione perché quella stessa attività possa svolgersi con successo. Nel primo volume del suo *Civiltà materiale, economia e capitalismo*, già citato, Braudel dedica un capitolo apposito alla città. In pochi tratti abbiamo un affresco della vita economica di una miriade di centri piccoli e grandi dell'età preindustriale. Ma in esso non c'è mai posto per l'acqua e per le forme di approvvigionamento idrico della popolazione. E tuttavia egli sfiora qualche nodo rilevante:

Fino a tempi molto recenti ogni città doveva avere il suo cibo alle sue stesse porte, a portata di mano [...]. La campagna, infatti, deve sostenere la città, se questa non vuole temere ad ogni istante una carestia: il grande commercio può alimentarla solo eccezionalmente e parzialmente. Ed è possibile solo per alcune città privilegiate: Firenze, Bruges, Venezia, Napoli, Roma, Pechino, Istanbul, Delhi, La Mecca (BRAUDEL 1982, 457).

Indubbia verità, ma Braudel - sulla scorta anche dello storico tedesco delle crisi agrarie, Wilhelm Abel<sup>6</sup> - ricorda la dipendenza della città dalla produzione contadina, non la necessità imprescindibile di avere a poca distanza le terre fertili su cui i contadini potessero svolgere la propria attività produttiva. Oltretutto, sappiamo con certezza che almeno una delle città che egli menziona, Napoli, grande porto collegato col mercato del Regno di cui era capitale e con gli altri centri marittimi del Mediterraneo, era quotidianamente alimentata dagli orti che aveva intorno.<sup>7</sup> E una più ampia ricerca mostrerebbe realtà non dissimili anche per le altre città citate dallo storico francese. La cintura di terre fertili intorno alla città, destinata agli orti - per non dire dei suoli coltivati dentro gli stessi nuclei abitati - è stata in realtà condizione di una parte rilevante dell'approvvigionamento cittadino sino all'età contemporanea. E, aspetto ancor più significativo per le nostre riflessioni, le città hanno avuto per millenni un rapporto di scambio organico con le campagne circostanti, alimentando con i loro rifiuti e deiezioni la fertilità delle terre intensamente sfruttate. Anche questa una condizione imprescindibile, e per così dire sistemica, della produttività delle terre. È stato esattamente tale rapporto simbiotico città/campagna che ha reso possibile quello che un agronomo tedesco dei primi del Novecento definiva il "*Kreislauf der Nährstoffe*", il "circolo delle sostanze nutritive" (HORNEY 1908, 13). Senza di questo i suoli si sarebbero isteriliti, le città non avrebbero avuto cibo disponibile, se non tramite flussi d'importazione che solo pochissime di esse - come ricordava Braudel - si potevano permettere.

<sup>6</sup>Braudel ricorda che "a partire dal secolo XI un centro di tremila abitanti deve disporre, per vivere, di una decina di villaggi agricoli con relative campagne, ossia all'incirca, 8,5 Km<sup>2</sup>" (BRAUDEL 1982, 457).

<sup>7</sup>Com'è noto almeno a partire dal saggio di SERENI 1981, 292sgg.. Per gli orti intorno a Napoli ancora presenti in età contemporanea: cfr. TINO 1997, 19.

E con tempestività di approvvigionamento, com'è facile immaginare, drammaticamente aleatorie. In realtà, quel che oggi costituisce un problema più o meno grave delle società avanzate, la gestione dei rifiuti organici - i rifiuti prevalenti in tutte le epoche preindustriali - faceva tutt'uno con la pratica di fertilizzazione dei suoli agricoli periurbani. Un legame sistemico su cui sappiamo qualcosa almeno a partire da Omero, il quale nell'*Odissea* ricorda che Ulisse, tornato a Itaca, trovò il suo vecchio cane, il fedele Argo, disteso su un mucchio di letame "di muli e buoi" appena fuori dalle mura, "perché poi lo portassero i servi a concimare il grande terreno di Odisseo" (BEVILACQUA 2009).<sup>8</sup> Non sottolineo tali aspetti per la pretesa saccente di rimproverare a Braudel di non essere stato uno storico dell'ambiente. Ogni epoca ripesca dal proprio passato il presente di cui avverte più acutamente il bisogno. Tanto più che Braudel anticipa talora, a modo suo, cioè entro il bozzolo delle dinamiche economiche, 'scoperte' che si renderanno evidenti alla ricerca storica solo qualche decennio più tardi. È questo il caso, ad esempio, dell'approvvigionamento delle fonti di energia calorica. Scrive lo storico francese: "la legna da bruciare, materiale ingombrante, deve essere a portata di mano: oltre i trenta chilometri di distanza è rovinoso farla viaggiare, a meno che il trasporto non avvenga per via d'acqua" (BRAUDEL 2002, 335).

Più precisamente, da quando si è cominciato a fare storia dell'energia, abbiamo appreso che le città preindustriali in genere non potevano letteralmente vivere se non avevano a disposizione, a distanza ravvicinata, le risorse legnose di un bosco. "Una città di 10.000 abitanti - ricorda Paolo Malanima - doveva disporre per i soli usi domestici di una riserva forestale di 50-80 chilometri quadrati" (MALANIMA 1996, 58). I cittadini, infatti, avevano bisogno di scaldarsi in inverno, di cucinare i loro cibi quotidiani, di alimentare le poche attività artigianali (lavorazione del ferro, fabbricazione di mattoni, etc.) e, senza un apporto costante di legname a portata di mano, ciò non era possibile. Sappiamo oggi con sicurezza che a tale condizione sfuggiva più o meno completamente Londra. Già in età medievale, infatti, la capitale del Regno inglese, che aveva esaurito e distrutto i boschi un tempo disponibili intorno ad essa, si scaldava prevalentemente con il carbon fossile: il popolare *sea coal*, il 'carbone marittimo', detto così perché arrivava via mare da Newcastle (BRAKE 1975; BRIMBLECOMBE 1987).

Ciò che tuttavia colpisce, nelle posizioni appena esaminate, è il meccanismo di rimozione ideologica così superbamente attivo e così nitidamente rilevabile in queste pur grandi menti. Si tratta di un fenomeno che Marx ci ha insegnato a disvelare. La scienza si veste dei panni della propria epoca e tende a eternizzare ciò che è solo una fase storica determinata. Il millenario assoggettamento della natura all'economia e alla tecnica - e, nel nostro caso, il suo pieno inglobamento nei modi di produzione capitalistici - ha finito col cancellarla allo sguardo dell'analisi sociale. Né gli storici, né i sociologi riescono più a scorgersela. Essa è interamente dentro la società, 'sotto' le sue poderose strutture, e perciò obliata. La natura, che pur sempre agisce in noi e fuori di noi, diventa così invisibile.

## 2. Riscoprire il sistema

Anche da questi brevi cenni appare evidente come lo sviluppo delle relazioni commerciali che, nel corso di diversi secoli, ha finito col rendere le città relativamente indipendenti dalle risorse collocate nel loro territorio, ha occultato i vincoli sistemici su cui esse sono sorte e a lungo vissute. Esattamente l'estensione delle reti del mercato

<sup>8</sup> Sui rapporti tra città e rifiuti (e loro uso agricolo) si veda l'ampia ricostruzione a scala europea di SORI 1999 e 2001 e BEVILACQUA 2002.

- l'elemento di connotazione urbana più enfatizzato dagli studiosi - ha cancellato le reti che le legavano alle risorse naturali. Ma in realtà esse hanno solo trasferito e diluito gli ecosistemi che ne rendevano possibile l'esistenza su un territorio sempre più vasto. La Londra dell'età moderna, che da tempo si riforniva di grano, cibo e legname prodotti anche fuori dai suoi confini e dalla stessa Europa, aveva in realtà moltiplicato intorno a sé i territori da cui trarre le risorse naturali consumate dai suoi cittadini. "Ciò che Londra divora - ha ricordato Braudel ne *I giochi dello scambio* - non è solo l'interno dell'Inghilterra, ma, per così dire, anche l'esterno, i due terzi almeno o i tre quarti e forse i quattro quinti del suo commercio estero" (BRAUDEL 1981, 17).<sup>9</sup> Nell'Ottocento il suo ecosistema aveva assunto dimensioni mondiali, dal momento che, ad esempio, le élites londinesi consumavano correntemente, cacao, zucchero di canna e caffè provenienti dalle colonie. Esso ormai costituiva il centro di una immensa periferia che era il suo impero transoceanico, si reggeva e si occultava grazie alle reti di dominio e di sfruttamento dei territori delle colonie. Potremmo dunque concludere che l'esistenza di una città delle dimensioni e dei consumi di Londra - a metà Ottocento una delle più grandi città del pianeta - era resa possibile dall'inglobamento, nelle sue economie imperiali, di una parte estesa della casa comune della terra.<sup>10</sup>



Fig. 1. Congestione di imbarcazioni sul Tamigi a inizio Ottocento (fonte: W. Daniels, 1804).

Ma oggi, nella fase storica in cui il mercato mondiale penetra negli anfratti più reconditi della vita locale, è ancora visibile un ecosistema come intelaiatura fondamentale della vita urbana? Mentre le città ricevono tutto ciò che è loro necessario da territori lontani e anche lontanissimi, possiamo guardare ad esse come a nuclei di realtà materiale condizionati, se non dominati, da vincoli naturali costanti e necessari? Si tratta, in verità, di domande retoriche. L'ecologia urbana della seconda metà del Novecento ha messo da tempo in evidenza i caratteri ecosistemici dell'ambiente urbano con approcci e contributi molteplici, su cui ovviamente non è qui possibile soffermarsi. Ma le trasformazioni subite dalle città negli ultimi decenni e il progredire della ricerca continuano ad arricchire la nostra visione ecologica del mondo urbano.

<sup>9</sup> Per il consumo di legname, soprattutto quello ricavato dal New England americano per la flotta, cfr. PERLIN 1991, 278sgg.

<sup>10</sup> Si ricorda *en passant* che i Paesi europei, alla fine degli anni '30 del secolo scorso, controllavano il 42% delle terre emerse del globo, mentre la Gran Bretagna governava una popolazione di oltre 500 milioni di individui, cfr. DROZ 2007, 2.

In realtà, oggi s'impone al nostro sguardo una rete ambientale che avvolge il mondo, non diversa da quella, in continua espansione, delle comunicazioni, ma tenuta insieme da regole e vincoli ecosistemici. La osserviamo distintamente man mano che ci liberiamo della scorza dell'economicismo di cui è incrostato il pensiero sociale contemporaneo. Allorché scorgiamo l'universalità di beni comuni di cui si compone la città, là dove prima l'osservatore non scorgeva che un paesaggio di *res nullius*, o solo un sistema di domini privati. E a tal fine appare indispensabile liberare la figura dell'uomo cittadino dalla sua sovrastruttura ideologica di *essere sociale*, mero prodotto della storia, fabbro di se stesso tramite il dominio tecnico sulla natura. Occorre disseppellire, sotto la scorza secolare dell'*homo faber*, del costruttore dell'*oikos* in cui vive, l'*essere naturale* che egli è, a dispetto di ogni successo e assoggettamento del mondo vivente. Guardare all'uomo come essere naturale, ecco ciò che dà al concetto di ecosistema urbano un significato rinnovato e più profondo, portando alla luce i beni comuni che lo compongono.

È tale operazione di disvelamento che ci consente di guardare agli uomini quali soggetti viventi, membri della "comunità biotica" (MADDALENA 2007) che popola la foresta urbana. Ci fa scorgere come essi siano al centro di un ordito nel quale il loro protagonismo di costruttori di un mondo artificiale è vincolato e condizionato da una natura onnipresente e insuperabile, benché antropicamente assoggettata. La città è un ecosistema innanzitutto perché gli uomini non hanno mai cessato di essere natura.<sup>11</sup>

È infatti il paradosso del successo totalitario dell'uomo tecnico a disvelare i legami non resecabili con la realtà biologica. Oggi la città vive totalmente fuori dai propri confini per aspetti fondamentali della vita sociale. È sufficiente por mente all'energia elettrica, al gas, al petrolio, alle telecomunicazioni che varcano gli oceani, all'informazione via Internet, per essere tentati di pensare a una città senza più territorio. E invece il territorio, o per meglio dire l'*habitat* urbano, appare oggi, dopo tanto accumulo di dominio, in tutta la sua fragilità naturale. Lo possiamo osservare tramite varie prove. Pensiamo al rapporto tra città e dinamiche del clima. Sono ormai parecchi anni che gli episodi climatici estremi (alluvioni, tornado, ecc) in varie città del mondo, dagli USA all'Europa, mostrano come le città non sfuggano al sistema climatico generale e al suo crescente disordine. Ma occorre individuare un aspetto che rende specifico e sistemico il rapporto tra calamità e danno agli uomini all'interno delle città. In Italia questo nesso è ormai evidentissimo, ma è comune, in varia misura, a seconda della morfologia generale dei territori, in ogni Paese. È ormai di dominio popolare che la crescente copertura del suolo con le strutture dell'edificato impedisce in maniera crescente l'assorbimento dell'acqua piovana. In caso di pioggia intensa - fenomeno che appare ormai sempre più regolare a tutte le latitudini (PERNA 2012) - le strade diventano fiumi, rovinosi corsi d'acqua e gli abitati vengono allagati come comuni golene di espansione. Spesso nascosta o cacciata dalla città, l'acqua si riprende il suo posto allorché gli eventi climatici glielo impongono. Ma è esattamente nei momenti drammatici delle calamità, che essa ci fa comprendere una realtà solitamente celata: il territorio urbano non si esaurisce nello spazio edificato, né tanto meno nel suo centro storico. Esso è parte di un'area più vasta, fatta di campagne, boschi, terreni abbandonati, strade, corsi d'acqua di cui ha finito col diventare l'impluvio sempre più vasto e cementificato. Le città, d'inverno, diventano sempre più spesso giganteschi impluvi, simili cioè a quello spazio a cielo aperto all'interno delle case con cui gli antichi Romani raccoglievano le acque piovane.

<sup>11</sup> Su questi temi il riferimento d'obbligo è a Edgar Morin. Si vedano essenzialmente: MORIN 1988, 94; 2006, 39.

Lo spazio periferico che un tempo era componente sistemica della città, perché la riforniva di cibo - era la terra degli orti, che accoglieva il concime dei rifiuti organici - ora mostra in negativo la sua connessione insormontabile col nucleo urbano a causa del turbato equilibrio idrogeologico. Rispetto a quest'area, a questa periferia progressivamente mangiata dall'urbanesimo, la città appare sempre più come un fattore di squilibrio sistemico. Essa ha sottratto troppi spazi al naturale processo di assorbimento e scorrimento delle acque e perciò il suo territorio edificato finisce per diventare, sempre più spesso, il loro improvvisato e disordinato letto.

D'altra parte, tali fenomeni mettono in evidenza, in maniera più vivida e allarmante rispetto al passato, alcuni problemi sociali di grande rilevanza, che svelano un legame prima invisibile tra gli uomini e l'habitat urbano. Ma al tempo stesso fanno emergere alla consapevolezza generale l'esistenza di alcuni beni comuni per effetto della loro violazione, della loro messa in pericolo. È evidente che l'edificazione diffusa, l'occupazione degli spazi incolti e coltivati, la restrizione dei territori agricoli periurbani, hanno riflessi crescenti su un diritto fondamentale dei cittadini: quello della sicurezza, dell'incolumità della persona. Sicché un'occupazione del *bene comune suolo* per mano dei singoli privati, che edificano per loro specifico interesse, si configura sempre più nitidamente come interesse privato in conflitto con il bene comune della sicurezza di tutti. In caso di piogge intense le città diventano pericolose per tutti i suoi abitanti. Il danno particolare che l'uso privato del suolo genera nei confronti dell'universalità dei cittadini disvela così uno specifico carattere ecosistemico dell'azione umana in città. Non si possono mutare gli equilibri naturali di un habitat, pur artificiale, senza effetti e rotture in qualche punto del sistema. E soprattutto senza conseguenze sul dedalo ingegnoso che quel sistema ha costruito. Non si può pensare al territorio come a un mero e neutro supporto sopra il quale 'poggiare' qualunque edificio: esso non è nudo suolo, appartenente a vari proprietari che pretendono di ricavarvi una rendita, ma è il frammento di una rete ecosistemica entro la quale siamo tutti impigliati.

Il rapporto sistemico della città con il suo territorio più o meno prossimo emerge oggi anche dalla rottura di un equilibrio millenario con la campagna, cui abbiamo già fatto cenno. Il mutamento drammatico, in qualità e quantità, della massa dei rifiuti urbani ha creato fenomeni ignoti a tutte le società del passato. Se un tempo la gran parte delle deiezioni cittadine veniva utilmente consumata dalle agricolture circostanti in forma di fertilizzanti, esse formano oggi un'appendice urbana che occupa e inquina territori più o meno prossimi, con danni alle acque, all'aria, alla salute degli animali e dei cittadini nelle varie casistiche osservabili in giro per il mondo.<sup>12</sup> Nell'epoca dell'obsolescenza programmata delle merci, le città, luoghi che divorano immense quantità di risorse collocate negli habitat più vari della Terra, che alterano gli equilibri ambientali locali e globali, sono anche produttori giganteschi di 'escrescenze' inquinanti, che divorano altri habitat, rompono altre reti ed equilibri. Si tratta di un metabolismo sempre più gigantesco e squilibrato sul lato delle deiezioni. È vero che la progressiva sostituzione delle discariche con gli inceneritori (o con il trasferimento nei Paesi poveri o tecnologicamente meno attrezzati) ha diminuito l'impatto territoriale delle escrescenze urbane in varie realtà nazionali. Spesso, però, ha solo cambiato la natura dell'inquinamento: l'ha reso prevalentemente aereo, difficilmente misurabile nei suoi effetti sull'aria e sulla salute umana.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Si veda, ad esempio, per il caso americano: BEVILACQUA 2011, 46sgg..

<sup>13</sup> Sugli inceneritori, per il caso italiano si vedano: VIALE 2008, 104sgg.; RUZZENENTI 2005. Per il caso americano, molto ricchi di notizie e più fiduciosi nelle possibilità della tecnica: ROYTE 2005; TAMMEMAGI 1999.

### 3. Il cielo è di tutti

Non meno noto è diventato il legame sistemico tra il cielo della città, vale a dire la qualità dell'aria che in essa si respira, e la sua manipolazione, insieme privata e collettiva, a scopi produttivi e di varia altra natura. Il sorgere di un rischio per la salute umana, esploso in maniera allarmante negli ultimi decenni, ha fatto emergere quale bene comune una risorsa vitale irrinunciabile, fino a pochi decenni fa da tutti ignorata in quanto illimitata e relativamente integra. L'aria è oggi, sempre di più, un *common*. Noi tutti respiriamo l'aria che ci circonda senza pensare ai nostri polmoni, ma anche senza badare al fatto che essa è natura, che da essa dipende la nostra vita, e certamente senza chiederci a chi appartiene. Ma l'apparire della scarsità di questa risorsa, la sua violazione e alterazione (che corrisponde a una appropriazione privata dei singoli) fa emergere l'elemento naturale che rende possibile l'esistenza di tutti e al tempo il suo carattere di bene collettivo e indivisibile. Da qualche tempo la ricerca scientifica ci ha fatto apprendere che l'aria della città, la quale nel Medioevo rendeva liberi i servi della gleba in fuga dalle campagne, oggi costituisce uno speciale impasto 'fotochimico', fonte di minaccia e di danno per la salute dei cittadini.<sup>14</sup> In questo specifico caso appare assai difficile separare l'interesse privato di chi immette *smog* nello spazio urbano, usando un proprio mezzo di trasporto, da chi respira l'aria inquinata mentre cammina per la città. In un gran numero di casi quel pedone costretto a respirare il cocktail fotochimico di anidride carbonica, di solfato di zolfo, di particolato e vari altri inquinanti, il giorno dopo, a bordo della sua auto, sarà tra la schiera degli inquinatori. Il bene comune dell'aria salubre e il diritto universale alla salute vengono violati sistematicamente anche da chi quel danno subisce, a sua volta, in quanto abitante di una città, utente dello spazio pubblico. Appare qui evidente che la rappresentanza e la difesa del bene comune salute è affidata a una autorità *terza* in grado di comporre il diritto e il bisogno della mobilità dei cittadini con quello di respirare un'aria non inquinata. Un soggetto pubblico che tra l'altro ha il compito di tutelare le 'minoranze', vale a dire gli anziani, i bambini e tutti coloro che non sono diretti inquinatori in quanto utenti automobilistici. Tutela che, com'è noto, negli ultimi anni è stata pressoché abbandonata nelle grandi città italiane.



Fig. 2. Città diffusa e smog.

E tuttavia appare anche in questo caso ben visibile la configurazione del mondo urbano quale ecosistema: l'uso privato e collettivo dell'habitat ha conseguenze sugli attori naturali che lo manipolano e lo abitano, non diversamente da quanto accade in natura, allorché un qualche agente rompe un equilibrio consolidato. Se un ambiente acquatico si prosciuga a causa di un intervento dell'uomo o per una prolungata siccità, la vita degli uccelli, dei pesci e dei mammiferi che lo abitavano ne viene sconvolta.

<sup>14</sup> Sullo *smog* fotochimico, COMMONER 1986. Sull'inquinamento urbano più in generale, MACNEIL 2002, 65.

E tuttavia, senza che nessuno lo notasse, senza sofisticate elaborazioni teoriche, sotto il cielo delle città un bene comune fondamentale è stato storicamente ripartito e regolato con criteri egualitari fra i suoi innumerevoli fruitori. Com'è noto, lo spazio adibito alla libera circolazione di uomini e veicoli non conosce significativi impedimenti e domini privati e particolari. Al contrario lo spostamento su strada è reso possibile da regole universali che danno pari diritto di movimento a tutti gli utenti. Quello spazio pubblico è stato infatti ripartito in un reticolato di possibilità e divieti in cui ciascuno esercita il proprio diritto a spostarsi rispettando quello degli altri. Il semaforo rosso che impedisce al singolo utente di transitare all'incrocio è un obbligo che lo costringe a non considerare lo spazio urbano come un dominio particolare che può utilizzare a proprio arbitrio. Qualunque sia la potenza e il lusso del veicolo che guida, qualunque sia il ruolo sociale, la ricchezza, la potenza gerarchica del guidatore, quel rosso è un impedimento da rispettare. È condizione della sua sicurezza e di quella degli altri. Si è tutti alla pari nello spazio aperto delle strade cittadine. Una grammatica universale s'impone su tutti. Ed è grazie a tale egualitarismo che viene protetto il bene comune dell'incolumità fisica dei cittadini. Solo i pari diritti di spostamento di cui godono tutti consentono l'uso ottimale del bene comune del territorio urbano. Forse è qui il modello di uso egualitario della città, del suolo, dell'aria, delle risorse a cui occorrerà uniformarsi in futuro.

#### 4. Il tetto che scotta

Lo scenario climatico che le conoscenze scientifiche del nostro tempo hanno squadernato davanti a noi ci mostra oggi un altro aspetto di legame sistemico tra la città, i suoi attori naturali, e il più vasto spazio planetario. Le città ci fanno sperimentare la nuova mondialità del locale. Mai come oggi esse erano apparse così nitidamente quali punti interconnessi di una rete a scala globale. Com'è largamente noto, è lo *smog* cittadino, sono gli scarichi urbani e i fumi industriali per produzioni destinate alle città a determinare una percentuale rilevante d'immissione di gas serra nell'atmosfera.<sup>15</sup> Tutte le città del mondo, centri energivori di varie dimensioni e potenza, consumano in maniera crescente petrolio e carbone, alterando il clima atmosferico, surriscaldando il nostro comune tetto di abitanti della Terra. Il riscaldamento globale, potremmo dire, è figlio del metabolismo urbano. Anche se l'agricoltura industriale gioca una sua parte non irrilevante. "Un ettaro di area metropolitana - ha ricordato Virginio Bettini - consuma 1000 volte più energia di un'area equivalente ad economia rurale" (BETTINI 1996, 45).<sup>16</sup> E queste città produttrici di calore tendono a riscaldare anche il loro delimitato habitat. Le attività produttive e soprattutto i riscaldamenti domestici e i trasporti, la polvere e gli scarichi innalzano anche di un grado la temperatura media, con picchi anche più alti a seconda dei luoghi. Lo stesso ricorso al raffreddamento artificiale degli interni, nei mesi dell'estate, produce calore all'esterno. L'uso privato del freddo altera il clima comune cittadino all'esterno. Il benessere dei singoli contribuisce al disagio collettivo. Val la pena inoltre osservare che il riscaldamento urbano tende a rafforzare i suoi effetti per via della stessa manipolazione territoriale che espone le città agli allagamenti periodici. La scomparsa degli orti periurbani, il taglio di alberi, la cementificazione diffusa, la cancellazione progressiva del verde, tutta la multiforme e molecolare attività di consumo dei suoli incolti, non solo contribuisce alla produzione di carbonio e alla cancellazione di fonti produttrici di ossigeno, incrementando così il riscaldamento globale. Essa ha anche un effetto locale e ravvicinato. Accresce il riscaldamento del clima in città.

<sup>15</sup> Una rilevazione storica è in MacNEIL 2002, 73sgg.. Sui gas serra e il riscaldamento climatico - che gode ormai di una letteratura sterminata - si vedano essenzialmente: FERRARA, FARRUGGIA 2007, 57sgg.; SACHS, MOROSINI 2011, 48sgg..

<sup>16</sup> L'autore ricorda come a Milano la differenza di temperatura fra centro e periferia poteva variare di 2-3°C.

Estate roventi attendono gli abitanti dei centri urbani in ogni angolo del mondo. E il clima, sotto la minaccia della sua grave alterazione, immaginato per tutta la precedente storia umana come non condizionabile dalla nostra azione, è un bene comune sempre più prezioso per le nostre sorti. E anch'esso mostra come l'azione di alterazione degli habitat da parte dei singoli, fino ad oggi iscritta dall'ideologia dominante nel regno intangibile della libertà, opera nei fatti in danno crescente del bene comune del clima, contribuisce a rendere rovente il tetto della casa comune.

### Riferimenti bibliografici

- BARCA S. (2004), "Le acque urbane in età contemporanea. Storie ambientali a confronto", in ZILLI L. (a cura di) *La natura e la città. Per una storia ambientale di Napoli fra '800 e '900*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli.
- BETTINI V. (a cura di), *Elementi di ecologia urbana*, Einaudi, Torino.
- BETTINI V., BIANUCCI G., GHETTI P.F., "Il ciclo urbano dell'acqua", in BETTINI V. (a cura di), *Elementi di ecologia urbana*, Einaudi, Torino.
- BEVILACQUA P. (2002), *La mucca è savia. Ragioni storiche della crisi alimentare europea*, Donzelli, Roma.
- BEVILACQUA P. (2009), "I rifiuti e la metamorfosi dissipativa della natura", *Meridiana*, n. 64.
- BEVILACQUA P. (2011), *Il grande saccheggio. L'età del capitalismo distruttivo*, Laterza, Roma-Bari.
- BRAKE W.H. (1975), "Air pollution and Fuel Crisis in Preindustrial London, 1251-1650", *Technology and Culture*, n. 16.
- BRAUDEL F. (1976), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, vol. I.
- BRAUDEL F. (1981), *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII). Vol. II - I giochi dello scambio*, Einaudi, Torino.
- BRAUDEL F. (1982), *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII). Vol. I - Le strutture del quotidiano*, Einaudi, Torino.
- BRAUDEL F. (2002), *Mediterraneo*, Bompiani, Milano.
- BRIMBLECOMBE P. (1987), *The Big Smoke: A History of Air Pollution in London since Medieval Times*, Methuen, London.
- COMMONER B. (1986), *Il cerchio da chiudere*, Garzanti, Milano.
- DROZ B. (2007), *Storia della decolonizzazione nel XX secolo*, Bruno Mondadori, Milano.
- FERRARA V., FARRUGGIA A. (2007), *Clima: istruzioni per l'uso. I fenomeni, gli effetti, le strategie*, Edizioni Ambiente, Milano.
- HORNBY O. (1908), *Der volkswirtschaftliche Werte der städtischen Fäkalien*, Braunschen Hofbuchdruckerei, Karlsruhe.
- MACNEIL J. (2002), *Qualcosa di nuovo sotto il sole. Storia dell'ambiente nel XX secolo*, Einaudi, Torino.
- MADDALENA P. (2007), "L'ambiente: riflessioni introduttive per una sua tutela giuridica", *Ambiente & Sviluppo*, n. 6.
- MALANIMA P. (1996), *Energia e crescita nell'Europa preindustriale*, Carocci, Roma.
- MORIN E. (1988), *Il pensiero ecologico*, Hopefulmonster, Torino.
- MORIN E. (2006), *Cultura e barbarie europee*, Raffaello Cortina Editore, Milano.
- MUMFORD M. (2013), *La città nella storia*, Castelvecchi, Roma.
- NEBBIA G. (1996), "Storia naturale delle merci nell'ecosistema urbano", in BETTINI V. (a cura di), *Elementi di ecologia urbana*, Einaudi, Torino.
- PERLIN J. (1991), *A forest journey: the role of wood in the development of civilization*, Harvard University Press, Cambridge MA.
- PERNA T. (2012), *Eventi estremi. Come salvare il pianeta e noi stessi dalle tempeste climatiche e finanziarie*, Altraeconomia, Milano.
- RONCAYOLO (1978), "Città", in *Enciclopedia Einaudi*, vol. III, Einaudi, Torino.
- ROYTE R. (2005), *Garbage land. On the secret trail of trash*, Little, Brown and Company, New York.
- RUZZENENTI M. (2005), *L'Italia sotto i rifiuti: Brescia, un monito per la penisola*, Jaca Book, Milano.
- SACHS W., MOROSINI M. (2011 - a cura di), *Futuro sostenibile. Le risposte eco-sociali alle crisi in Europa*, Wuppertal Institut - Edizioni Ambiente, Milano.
- SCHRAMM R., KLUGE T. (1988), "Reinheitsgebote. Die Wassergüte im hydrotechnischen Kreislauf", *Kursbuch*, n. 92.
- SERENI E. (1981), "Note di storia dell'alimentazione nel Mezzogiorno: i Napoletani da 'mangiafoglia' a 'mangia maccheroni'", in *Id.*, *Terra nuova e buoi rossi e altri saggi per una storia dell'agricoltura europea*, Einaudi, Torino.
- SORI E. (1999), *Il rovescio della produzione. I rifiuti in età preindustriale e paleotecnica*, Il Mulino, Bologna.
- SORI E. (2001), *La città e i rifiuti. Ecologia urbana dal Medioevo al primo Novecento*, Il Mulino, Bologna.
- TAMMEMAGI H. (1999), *The waste crisis. Landfills, incinerators, and the search for a sustainable future*, Oxford University Press, New York.
- TINO P. (1997), *Campania felice? Territorio e agricolture prima della 'grande trasformazione'*, Meridiana Libri - Donzelli, Catanzaro-Roma.
- VIALE G. (2008), *Azzerare i rifiuti. Vecchie e nuove soluzioni per una produzione e un consumo sostenibili*, Bollati Boringhieri, Torino.
- WEBER M. (2003), *Economia e società. La città*, a cura di W. Nippel, Donzelli, Roma.