

## In bilico tra densità e diffusione: Atene, evoluzione urbana e società, all'ombra della crisi

Luca Salvati<sup>1</sup>

**Riassunto.** *L'interesse di questo lavoro è rivolto all'individuazione di chiavi interpretative dei processi di espansione, tra compattezza e dispersione, che hanno coinvolto Atene come esempio dello sviluppo urbano mediterraneo, anche in un'ottica legata al dibattito su forme urbane più sostenibili. L'analisi si sviluppa attraverso una breve riflessione sulle trasformazioni economiche e sui principali mutamenti socio-demografici osservati a scala urbana e regionale come possibili determinanti del progressivo cambiamento nella forma urbana. La discussione, riconnettendo dinamiche locali e regionali in un'ottica multi-disciplinare, riflette sul futuro di Atene come caso paradigmatico delle grandi città mediterranee, sospese tra sviluppo e crisi, tra ansia del domani e incessante ricerca del passato.*

**Parole-chiave:** *diffusione urbana, città consolidata, trasformazioni economiche, mutamento sociale, città mediterranea.*

**Abstract.** *As part of the debate on sustainable urban forms, the present study focuses on the possible interpretative keys of urban expansion processes which involved Athens, taken as an example of the development of Mediterranean cities. The study develops a reflection on the economic transformations and major social-demographic changes shown at an urban and regional level as possible determinants of the progressive shift in urban form. The discussion, reconnecting local and regional dynamics in a multi-disciplinary perspective, debates on Athens' future development as a paradigmatic example for other Mediterranean cities, suspended in-between growth and crisis, anxiety for tomorrow and unceasing seek for past.*

**Keywords:** *urban sprawl, dense city, economic restructuring, social change, Mediterranean city.*

### 1. Introduzione

Se il contrasto tra grandi città nel Mediterraneo quali, ad esempio, Barcellona ed Il Cairo, coinvolge, secondo Kayser (1996), due tipici estremi nella rappresentazione del Mediterraneo urbano, Atene ne potrebbe incarnare l'immagine 'media', ripercorrendo quel ruolo geografico di mediatore interpretativo tra realtà del nord e del sud del *mare nostrum*. D'altronde, seppure collocata in posizione periferica rispetto al dibattito sulla transizione socioeconomica delle città europee, la crescita urbana di Atene ha rappresentato un caso peculiare per il carattere tumultuoso che ha manifestato, senza evidente sosta, a partire dagli anni Venti del secolo scorso (PHELPS ET AL. 2006).

<sup>1</sup> Luca Salvati, ricercatore presso il Consiglio per la ricerca e la sperimentazione in agricoltura, si occupa da anni di tematiche legate al consumo di suolo, allo *sprawl*, al *soil sealing*, in relazione alle differenti forme urbane. Ha pubblicato più di 50 saggi su riviste internazionali e monografie, con specifico riguardo alle dinamiche insediative nelle città mediterranee. E-mail: luca.salvati@entecra.it. Questo lavoro rappresenta una riflessione sintetica, e allo stesso tempo critica, su un percorso di ricerca multi-disciplinare svolto dall'autore sul tema della diffusione urbana nella città mediterranea. Contributi di inquadramento preliminare sulla città di Atene, con specifico riferimento alla dimensione demografico-insediativa e alle dinamiche di sviluppo pre- e post-olimpiche, sono stati proposti in SALVATI 2010 e 2011.

Il contesto in cui si è sviluppato l'agglomerato ateniese è, infatti, frutto di una stratificazione di cause scatenanti e di fattori sottesi (COUCH ET AL. 2007), in cui giocano un ruolo determinante i processi demografici (l'immigrazione dall'Asia minore prima e successivamente l'esodo rurale e, più recentemente, i flussi immigratori dall'estero), i cambiamenti nella struttura economica dominante (abbandono delle aree agricole, industrializzazione e terziarizzazione), nonché le peculiarità geo-politiche (il centralismo statale, la scarsa autonomia degli Enti locali, la pianificazione debole). La rappresentazione immaginifica, come pure gli esiti - morfologici e funzionali - del complesso sviluppo ateniese, possono essere considerati, pertanto, come stereotipi propri della città mediterranea (LEONTIDOU 1990).

Per tali motivi risulta arduo etichettare l'attuale periodo di crescita, reso più complicato dalla crisi i cui effetti accompagnano, da più di cinque anni, la vita della città e dei suoi abitanti. L'interesse di questo lavoro è rivolto, quindi, all'individuazione di chiavi di lettura per un'interpretazione unificante dei processi di espansione che hanno coinvolto la capitale greca come esempio - evocativo e non singolare - dello sviluppo urbano mediterraneo (LEONTIDOU 1996). Le conclusioni che scaturiscono da questa narrativa intendono riconnettere dinamiche locali e regionali, esperienze settoriali ed interpretazioni multidisciplinari, per una discussione sul futuro non solo di Atene, ma più in generale delle grandi città mediterranee, sospese tra sviluppo e crisi, tra ansia del domani e incessante ricerca del passato.

## 2. Tra compattezza e dispersione: un modello originale di crescita

Lo sviluppo ateniese può essere rappresentato mediante cicli consecutivi di concentrazione e diffusione, in cui i diversi attori sociali hanno contribuito a produrre una trama insediativa tipica (BURGEL 1975). L'interazione tra diverse classi sociali ha portato alla cristallizzazione di un tessuto denso costituito da un microcosmo di insediamenti morfologicamente coesi ma funzionalmente indipendenti (MALOUTAS 2007). L'evoluzione della città è dipesa dal mantenimento di un equilibrio dinamico negli interessi espressi dai vari segmenti della popolazione: gli strati popolari, sempre meno operai e più terziari e precari, la borghesia, alla ricerca di una nuova identità, e gli strati più agiati, con il loro rapporto - per certi aspetti esclusivo - con la città (ARAPOGLOU, SAYAS 2009). La necessità di rivendicare un riconoscimento attraverso la creazione di *landmarks* collettivi, ma anche l'esigenza di difendere le proprie prerogative (sicurezza, *wellness*, spazi, tecnologia, accesso alle infrastrutture), in una città ancora duale e arretrata, ha attraversato tutte le classi sociali contribuendo alla lenta trasformazione della forma urbana (PETSIMERIS 2008).

A livello insediativo, l'evoluzione dell'edificato mette in evidenza due fasi abbastanza distinte nello sviluppo post-bellico; la prima, individuabile nel periodo compreso fra il 1950 ed il 1980, ha rappresentato la crescita ad alta densità, in comune con altri agglomerati dell'Europa mediterranea; la seconda, successiva al 1980, è stata caratterizzata da una modalità di espansione basata sulla deconcentrazione demografica e sulla peri-urbanizzazione delle attività produttive, unite ad una transizione dalla manifattura al terziario. Tali trasformazioni hanno inciso sulla forma urbana, stimolando la crescita *a media densità* nelle zone di frangia piuttosto che la diffusione *a bassa densità* a grandi distanze dal centro (SALVATI 2010).

Sebbene la frattura maggiore con il passato sia rappresentata dall'attenuazione del gradiente di densità che ha caratterizzato l'Attica fino agli anni Settanta,

tale processo non ha generato, se non in zone limitate, contesti dominati da insediamenti a bassa densità. In queste aree è, infatti, avvenuto un processo di lenta densificazione, sospinto da residue sacche di spontaneismo (che hanno agito spesso su terreni di basso pregio rispetto agli insediamenti pianificati) sanate negli anni precedenti le Olimpiadi. La contiguità degli insediamenti ha prodotto una trama che non appare congrua con i caratteri morfologici dello *sprawl* (si veda, ad esempio, DAL POZZOLO 2002; GIBELLI, SALZANO 2006; KRESL 2007), ma piuttosto con un fenomeno di lenta deconcentrazione dell'originaria forma iper-compatta, che investe porzioni di territorio più vaste, senza tuttavia concentrarsi lungo assi di sviluppo preferenziali, se non quelli dettati dalla disponibilità di superfici edificabili a basso costo.

### 3. Trasformazioni economiche, crescita demografica e mutamento sociale

Dal punto di vista funzionale, il passaggio da una città basata sul dipolo Atene/Pireo ad una sostanzialmente tri-centrica (Atene / Pireo / Quartieri settentrionali lungo la nuova 'via Attica') non ha alterato significativamente il *pattern* localizzativo delle attività industriali e terziarie. I processi di delocalizzazione, in parte pianificati, sono stati osservati a partire dagli anni Settanta ma hanno inciso limitatamente sulla re-distribuzione delle attività produttive (BERIATOS, GOSPODINI 2004). Il progressivo allontanamento dell'industria, in particolare della manifattura pesante, dal centro di Atene è in parte coinciso con il depotenziamento delle politiche industriali a favore della capitale (KOURLIOUROS 1997). La migrazione dell'industria verso il periurbano ha investito le due pianure, Thriasio e Messoghia, limitrofe all'area metropolitana, ed ha avuto come esito insediamenti altrettanto compatti ed interconnessi con il tessuto urbano, sia lungo la direttrice Atene-Salonicco, sia presso il nuovo aeroporto internazionale di Spata. Tali insediamenti, limitrofi a quartieri residenziali e distretti commerciali, hanno peraltro riproposto una commistione di usi del suolo che si inquadra nel modello di *mixité* spaziale già osservato nel passato da Leontidou (1990).

La transizione della struttura economica verso i settori propri del terziario avanzato ha portato ad una parziale redistribuzione delle funzioni urbane (DELLAETSIMA 2006). Alla relativa stabilità delle funzioni portuali e commerciali nell'area del Pireo è corrisposto un mantenimento delle funzioni amministrative nel comune di Atene, con una progressiva deriva verso l'intermediazione finanziaria e i servizi alle imprese. Nonostante la ricomposizione delle funzioni urbane, il centro storico ha, in ogni caso, conservato il suo ruolo economico nell'area metropolitana (GOSPODINI 2009).

Il cambiamento più rilevante, tuttavia, è stata la progressiva riorganizzazione dei quartieri settentrionali (Maroussi, Kifissia, Chalandri), investiti dall'infrastrutturazione olimpica, che hanno sperimentato una transizione verso nuove centralità, legate al moderno asse stradale della via Attica e al sistema di trasporto su ferro. Gli *headquarters* di numerose imprese, nazionali e straniere, hanno colonizzato questa zona e gli stessi edifici di nuova costruzione hanno rappresentato, con le loro forme modernistiche e tecnologiche, l'evoluzione dell'area verso il settore dei servizi avanzati (GOSPODINI 2006). La completa saturazione dei vuoti urbani da parte dei numerosi centri commerciali disposti lungo i principali assi di scorrimento ha definitivamente modificato il *cityscape* di questi comuni (figura 1), in cui solo dieci anni prima si coltivava la vite e l'olivo, come ricordato anche da Henry Miller ne *Il colosso di Maroussi* (MILLER 1976).

La rapidità con cui si è creato questo nuovo 'Central Business District', funzionalmente specializzato rispetto al centro di Atene, privo del 'peso' della pubblica amministrazione ed orientato verso le telecomunicazioni e l'*hi-tech* (GARGIULO MORELLI, SALVATI 2010), evoca una nuova città nella città, in un processo evolutivo solo parzialmente indotto dagli investimenti olimpici. Tale processo sembra mantenere, tuttavia, importanti nessi con le caratteristiche e l'evoluzione dell'insediamento, *in primis* con la *mixité* di funzioni evocata da Leontidou (1990). La formazione di questo nuovo distretto urbano ha anche influenzato le dinamiche di diffusione a media densità nelle zone limitrofe, che più di altre hanno visto aumentare il valore immobiliare a seguito dell'infrastrutturazione olimpica.



Lungo la via Attica, alle aree di nuova urbanizzazione pianificata che hanno affiancato quelle esistenti, si sono aggiunte zone originariamente destinate ad usi non urbani, che hanno supportato un'edificazione alterna, creando un tessuto scomposto, incardinato sui pochi assi stradali e, tuttavia, ancora in crescita, tra un capannone e una villetta, verso la quasi completa saturazione degli spazi. Una dispersione che evolve in semi-compattanza, in parziale disaccordo con gli indirizzi di pianificazione d'area vasta, orientati verso la conservazione *tout-court* di una destinazione d'uso agricola e forestale (CHORIANOPOULOS ET AL. 2010) che appare in alcune zone compromessa ma in altre ancora potenzialmente praticabile. Fasi alterne di dispersione e concentrazione, estensificazione ed intensificazione, espansione ed autocontenimento portano dunque, anche se più lentamente che in passato, ad una saturazione degli spazi, ad un consolidamento dei livelli di densità su valori non più tipici della città iper-compatta, ma non così modesti da poter evocare processi di *sprawl*, secondo un modello che non è esclusivo di Atene (BUSQUETS 2006) e che, se opportunamente pianificato, potrebbe contribuire a mitigare il problema del consumo di suolo (GARGIULO MORELLI, SALVATI 2010). Rispetto alle dinamiche insediative, la ristrutturazione socio-spaziale della città appare più evidente nell'attenuazione del classico gradiente est-ovest, a suo tempo evidenziato da Burgel (1975), e con la formazione di un *pattern* più frammentato, in cui micro-gradienti ed 'isole' tendono a generare *enclaves* di ricchezza e povertà (MALOUTAS 2007) in una trama solo relativamente omogenea, retaggio di un passato in cui la crescita delle periferie secondo il modello informale aveva generato un tessuto sociale dominato dal ceto proletario e, successivamente, dalla piccola borghesia (VAIOU 1997). Pur in un contesto di aumentata frammentazione del paesaggio, gli 'attori' della diffusione (proletariato, borghesia, classi agiate) appaiono gli stessi rispetto a trent'anni prima (LEONTIDOU 1990), in una geografia sociale che tende a riprodurre tratti di segregazione e frammentazione.

Fig. 1. La diffusione urbana a bassa densità nel periurbano orientale di Atene come forma di insediamento caotico e privo dei caratteri di compattezza propri dell'area urbana spontanea (a destra, ripresa zenitale dell'area fotografata).

#### 4. Il consolidamento urbano come eredità della dispersione

A fronte di un'area metropolitana che non mostra sostanziali segnali di deconcentrazione, se non in limitate zone del centro, abbiamo visto come l'esito dei processi economici e sociali abbia consolidato una forma urbana coesa ed insediamenti suburbani che tendono verso processi di densificazione e (ri)polarizzazione. Non si può negare, certo, il particolare impatto che la diffusione urbana ha avuto sulla frangia; sembrerebbe, tuttavia, che tale processo possa riferirsi - ancora a lungo in futuro - ad un modello che riproduce le caratteristiche di polarizzazione, contiguità, omogeneità osservabili a scala regionale. In altre parole, quello *sprawl* osservato da Couch *et Al.* (2007) sembra una fase temporanea di un più ampio fenomeno di sviluppo, tuttora sostenuto da una popolazione in crescita, che potrebbe evolvere verso forme più 'mature' di insediamento. Un fenomeno del genere è evidente nelle pianure periurbane: il miglioramento dell'accessibilità da Corinto e da Salonicco ha sancito definitivamente il passaggio da area rurale a periurbana, caratterizzata da una trama pressoché continua con il tessuto consolidato.

Che ruolo avranno, allora, attrattori quali l'Aeroporto internazionale, posto al centro della nuova Messoghia, e il porto di Rafina, che può candidarsi ad una collocazione sempre meno subordinata al Pireo? L'impressione è che queste aree rappresentino una sorta di laboratorio di sviluppo su cui confrontarsi con i meccanismi di formazione di città satelliti, che tentano di riprodurre, anche se in forme non del tutto pianificate, una via autonoma di sviluppo.

In qualche modo, più che riferirsi allo *sprawl* ateniese come ad una metafora, ad un referente concettuale stabile, potremmo evocare, rileggendo Minca (2004), la narrativa dell'orizzonte, a testimoniare un'evoluzione che non ha ancora raggiunto uno stadio di maturità, che sposta continuamente i propri limiti, non più coincidenti con i confini dell'area metropolitana, e che al proprio interno continua a promuovere trasformazioni non lineari (Coccosis *et Al.* 2005). Del resto, la stessa forma urbana di Atene, se confrontata con gli esiti insediativi di altre città europee, ha subito trasformazioni a partire dai primi del Novecento, quando mostrava un disegno sfrangiato e frammentato, dettato dall'espansione suburbana a bassa densità guidata dalla borghesia (BENEVOLO 1990). Questa forma, consolidata dalla creazione delle cosiddette città-giardino nel primo dopoguerra (Psichikò, Filothei, Papagòs, Kifissìa), è stata ricompattata da insediamenti più densi dovuti ai processi informali di colonizzazione dei vuoti urbani, sospinti dallo spontaneismo edilizio prima e dalla deroga urbanistica poi (ECONOMOU 1997). In questo senso, le città-giardino ed i quartieri 'giudiziosamente compatti' (GARGIULO MORELLI, SALVATI 2010) hanno rappresentato modelli di sostenibilità urbana anche in contesto generale di ridotta partecipazione e di scarsa efficienza del piano (figura 2).

Fig. 2. Quartieri residenziali a media densità rendono discontinua la trama insediativa compatta e rappresentano isole, anche dal punto di vista socio-spaziale, rispetto all'omogeneità dei caratteri demoeconomici prevalenti nell'area urbana (a destra, ripresa zenitale dell'area fotografata).



Non si può escludere che la città monocentrica si stia trasformando in un territorio 'moderatamente policentrico', almeno dal punto di vista insediativo; territorio in cui, tuttavia, contano ancora i centri principali (Pireo, Atene) e dove altri nodi di sviluppo creano ulteriore polarizzazione, in uno schema che, pure nella retorica delle (mancate) scelte politiche, attenua solo relativamente il gradiente centro-periferia, ma che - se adeguatamente pianificato - potrebbe avere interessanti esiti nel contenimento del consumo di suolo. Ciò è dovuto al mantenimento di una forte contiguità insita nel tessuto urbano, come pure alla (involontaria) conservazione del patrimonio naturale delle aree marginali, collinari e montane, complici la scarsa imprenditorialità e l'inerzia politica che cristallizzano, nelle aree marginali, un paesaggio quasi privo di infrastrutture (GIANNAKOUROU 2005). Volendo immaginare i futuri, possibili processi di diffusione a bassa densità, è pertanto opportuno riferirsi a regioni progressivamente più distanti da Atene. Particolare rilievo potrebbero avere, in questo senso, le aree rurali al confine con la provincia di Tebe, il sud dell'Attica continentale al confine con la Messoghia, la costa occidentale compresa tra Corinto e la pianura di Megara. In queste zone, rese più accessibili dalle nuove infrastrutture viarie, è possibile attendersi fenomeni di diffusione, sospinti sia dal mercato delle seconde case, sia dall'espulsione di funzioni secondarie dalle limitrofe città satelliti della Messoghia e del Thrasio. In quest'ottica, la pianificazione potrebbe contribuire ai fenomeni di *sprawl* individuando tali zone come sedi turistiche, accompagnate da un'infusione di aree destinate a fini residenziali a bassa densità. Ma si tratta pur sempre di aree ridotte in termini di estensione e marginali dal punto di vista economico. Il nucleo dei processi demografici, sociali e produttivi resta incardinato nella pianura Attica (CHORIANOPOULOS ET AL. 2010). Si conferma dunque l'ipotesi che l'area metropolitana di Atene stia consolidando la sua trama insediativa ancora secondo un modello incentrato sull'influenza dei centri rappresentativi (Atene e Pireo *più* i quartieri settentrionali con il *polo* della via Attica), manifestando una continuità con la crescita del passato ma anche con le traiettorie di sviluppo di altre città mediterranee (DURA GUIMERA 2003).

## 5. Epilogo

La transizione urbana letta in questo studio dà conto della stratificazione di traiettorie 'diverse' di sviluppo, con fasi competitive di polarizzazione/depolarizzazione che investono le diverse zone di Atene in una complessa interazione di cause ed effetti (DEMATTEIS 1998), ma con una sostanziale omogeneità di fondo, sintomo di un accrescimento spaziale 'additivo' in cui la distanza geografica continua a manifestare una sua importanza. Lo sviluppo delle due centralità (Atene e Pireo) nell'Ottocento, la rapida crescita di una trama compatta senza una pianificazione d'insieme nei primi decenni del Novecento, una forte polarizzazione urbana a cavallo della Seconda Guerra Mondiale, una depolarizzazione blanda della zona industriale e della città storica poi, sono fasi di un processo che parte dalla regione metropolitana e che (ri)conduce alla stessa scala spaziale, senza quel 'salto' osservato nei processi classici di *sprawl* (INDOVINA 2009). Tutto ciò sottolinea la necessità di un costante riferimento al passato per poter interpretare il presente ed ipotizzare un qualche scenario per il futuro, in contesti imprevedibili e deregolati, socialmente complessi ed economicamente informali (CASSANO 1996). Quanto le Olimpiadi abbiano inciso nelle ultime fasi dello sviluppo urbano è un tema ancora in discussione. Un tale evento ha sicuramente rappresentato un volano economico in grado di (ri)portare la città alla ribalta. Tuttavia, nonostante lo sforzo di decentramento,

le Olimpiadi sono rimaste principalmente un evento 'ateniese', come dimostrato dalla concentrazione di interventi, infrastrutture ed eventi nell'area urbana consolidata (BERIATOS, GOSPODINI 2004). Inoltre, pur nell'unità di intenti che ha caratterizzato la società e la politica ellenica negli anni precedenti le Olimpiadi, quel periodo ha rappresentato solo un intervallo relativamente efficiente rispetto ad una *governance* del territorio non sostenibile e assai poco partecipata (DELLAETSIMA 2008).

D'altra parte, il messaggio post-Olimpiadi che Atene offre è, contemporaneamente, di forte rinnovamento e di coesistenza di caratteri peculiari, frutto di uno sviluppo edilizio relativamente caotico. Rinnovamento urbano e coesistenza di vecchi stili (GOSPODINI 2009), convergenza verso l'Europa e magnetismo balcanico, impegno infrastrutturale e trasgressione urbanistica sono i tratti distintivi - ma altamente dualistici - della nuova regione (ZAGORIANAKOS 2004). Se, da una parte, emerge l'uso spregiudicato - a fini commerciali - dei territori annessi alla città nella più remota periferia (DELLAETSIMA 2006), colpisce la rigenerazione del *waterfront* lungo la riviera meridionale - anche se non raggiunge gli esiti osservati a Barcellona (GOSPODINI 2001) - intesa anche come tentativo di ricomposizione della trama urbana (GOSPODINI 2006). Si è fatta quindi strada una nuova consapevolezza nel considerare lo sforzo delle Olimpiadi come un punto di partenza, in un processo di rilocalizzazione alimentato dalle tendenze post-moderne nell'economia e nella società (BERIATOS, GOSPODINI 2004).

Si affermerà, allora, una 'nuova città' non solo in termini insediativi, ma anche funzionali? Si potrà osservare, nei prossimi anni, una diffusione realmente *a bassa densità* lontano dall'area urbana? Che ruolo giocheranno i nodi sub-urbani in un'eventuale rete metropolitana? Domande la cui risposta può essere ricercata *ancora* nello sviluppo passato e presente, espressione dei caratteri fondanti di una società e di un tessuto economico in transizione (LYNCH 2006). Grandi sfide attendono la pianificazione della nuova Attica alle soglie del prossimo decennio, scommesse lontane dalla '*legacy*' infrastrutturale e retoricamente modernista delle Olimpiadi: mitigare, ad esempio, l'impatto della segregazione spaziale e consolidare la riqualificazione del centro storico, ritornando a quella 'popolarità' urbana che rimane pur sempre la più colorita ed efficace raffigurazione della città mediterranea (LEONTIDOU 1990). Riflettere, ancora, sul ruolo delle centralità urbane e se possibile riorganizzarle, promuovendo l'uso degli spazi vuoti, già manomessi dall'espansione 'libera' (CHORIANOPOULOS ET AL. 2010).

Più in generale, appare necessario ripensare un nuovo ruolo, socio-ambientale prima ancora che produttivo, per l'area metropolitana tutta, gestendo la scommessa infrastrutturale come strumento per lo sviluppo sostenibile, ponendo la tutela delle aree verdi e la riqualificazione del patrimonio edilizio come prioritarie nell'agenda politica e, soprattutto, riconsiderando il ruolo della regione urbana in un più ampio processo di sviluppo policentrico a scala nazionale, ricostruendo i rapporti con le aree costiere limitrofe su cui grava ancora lo spettro del degrado ambientale dovuto al carico antropico stagionale. È su queste traiettorie di crescita, contorte e dagli esiti incerti, che si articola il futuro di Atene, intesa anche come paradigma di sviluppo per altre città mediterranee, poste oggi nella stessa *empasse* tra pianificazione inefficiente e spontaneismo che, anche se in forme meno aggressive del passato, esercita un ruolo di (non)piano (MARTINOTTI 1999).

La risposta a questa *empasse* dipende da quanto la città mediterranea riuscirà ad esprimere modelli insediativi autonomi rispetto ai referenti 'settentrionali' (v. ad esempio AMIN, THRIFT 2005; HALL, PAIN 2006; LONGHI, MUSOLESI 2007), in grado di riferirsi alle trame costitutive del paesaggio attuale, in particolare quella compattezza che torna, nelle politiche europee, come elemento di contrasto alla frammentazione, alla destrutturazione, al degrado del suburbano (AA.VV. 1995).

Rileggere la compattezza come tratto distintivo delle regioni mediterranee, carico di novità e non di arretratezza, rappresenta un punto qualificante di questa strategia (BRUEGMANN 2005).

Sarà quindi l'Attica, non più la sola area urbana di Atene, a dettare le regole di una complessa regione mediterranea. Ma nonostante i cambiamenti in corso, le regole di questa transizione vanno ricercate *ancora* nella crescita urbana pregressa. Quella 'resistenza' ai modelli insediativi provenienti dalle città cosiddette 'più evolute' (v. ad esempio SASSEN 2001; SCOTT 2001; SECCHI 2005) va letta con attenzione rispetto ad uno sviluppo futuro territorialmente coeso e sostenibile dal punto di vista ambientale. Densità e contiguità sono *ancora* le principali caratteristiche di modelli come quello di Atene, perennemente sospesi tra un passato spesso ingombrante ed un futuro talmente vicino che non sembra arrivare mai.

## Riferimenti bibliografici

- AA.VV. (1995), *Mediterraneo. Città, territorio, economie alle soglie del XXI secolo*, Cresme & Fonspa, Credito Fondiario e Industriale, Roma.
- AMIN A., THRIFT N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna.
- ARAPOGLOU V.P., SAYAS J. (2009), "New facets of urban segregation in southern Europe", *European Urban and Regional Studies*, vol. 16, n. 4, pp. 345-362.
- BENEVOLO L. (1990), *Storia della città Europea*, Laterza, Bari.
- BERIATOS E., GOSPODINI A. (2004), "Glocalising urban landscapes: Athens and the 2004 Olympics", *Cities*, n. 21, pp. 187-202.
- BRUEGMANN R. (2005), *Sprawl: a compact history*, University of Chicago Press, Chicago.
- BURGEL G. (1975), *Athènes: étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, Atelier Reproduction des thèses, Université Lille III, Lille.
- BUSQUETS J. (2006), *Barcelona: the urban evolution of a compact city*, Actar, Barcelona.
- CASSANO F. (1996), *Il pensiero meridiano*, Laterza, Roma-Bari.
- CHORIANOPOULOS I., PAGONIS T., KOUKOULAS S., DRYMONITI S. (2010), "Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city: The case of Athens", *Cities*, n. 27, pp. 249-259.
- COCCOSSIS H., ECONOMOU D., PETRAKOS G., (2005), "The ESDP relevance to a distant partner: Greece", *European Planning Studies*, vol. 13, n. 2, pp. 253-264.
- COUCH C., PETSCHER-HELD G., LEONTIDOU L. (2007), *Urban sprawl in Europe: landscapes, land-use change and policy*, Blackwell, Oxford.
- DAL POZZOLO L. (2002 - a cura di), *Fuori città, senza campagna*, Franco Angeli, Milano.
- DELLADETSIMA P. (2006), "The emerging property development pattern in Greece and its impact on spatial development", *European Urban and Regional Studies*, vol. 13, n. 3, pp. 245-278.
- DELLADETSIMA P. (2008), *Verso un governo dell'area metropolitana di Atene: la retorica e le condizioni materiali*, in DE MARTINO U. (a cura di), *Il governo delle aree metropolitane*, Officina, Roma, pp. 121-134.
- DEMATTEIS G. (1998), "Periurbanizzazione mediterranea e suburbanizzazione anglosassone. Vecchie e nuove forme della città estesa", in VIGANONI L. (a cura di), *Temi e problemi di geografia in memoria di Pietro Mario Mura*, Gangemi, Roma, pp. 71-75.
- DURA GUIMERA A. (2003), "Population deconcentration and social restructuring in Barcelona, a European Mediterranean city", *Cities*, vol. 20, n. 6, pp. 387-394.
- ECONOMOU D. (1997), "The planning system and rural land use control in Greece: an European perspective", *European Planning Studies*, vol. 5, n. 4, pp. 461-476.
- GARGIULO MORELLI V., SALVATI L. (2010), *Ad hoc urban sprawl in the Mediterranean city: Dispersing a compact tradition?*, Nuova Cultura, Roma.
- GIANNAKOUREOU G. (2005), "Transforming spatial planning policy in Mediterranean countries. Europeanization and domestic change", *European Planning Studies*, vol. 13, n. 2, pp. 253-264.
- GIBELLI M.C., SALZANO E. (2006 - a cura di), *No Sprawl*, Alinea, Firenze.
- GOSPODINI A. (2001), "Urban waterfront redevelopment in Greek Cities", *Cities*, vol. 18, n. 5, pp. 285-295.
- GOSPODINI A. (2006), "Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city", *Cities*, vol. 23, n. 5, pp. 311-330.
- GOSPODINI A. (2009), "Post-industrial trajectories of Mediterranean European cities: the case of post-Olympics Athens", *Urban Studies*, vol. 46, nn. 5-6, pp. 1157-1186.
- HALL P., PAIN K. (2006), *The polycentric metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*, Earthscan, London.
- INDOVINA F. (2009 - a cura di), *Dalla città all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano.

- KAYSER B. (1996), *Il Mediterraneo. Geografia della frattura*, Jaca Book, Milano.
- KOURLIOUROS E. (1997), "Planning industrial location in Greater Athens: the interaction between deindustrialization and anti-industrialism during the 1980s", *European Planning Studies*, vol. 5, n. 4, pp. 435-460.
- KRESL P.K. (2007), *Planning cities for the future. The successes and failures of urban economic strategies in Europe*, Edward Elgar, Cheltenham.
- LEONTIDOU L. (1990), *The Mediterranean city in transition*, Cambridge University Press, Cambridge.
- LEONTIDOU L. (1996), "Alternatives to modernism in (Southern) urban theory: Exploring in-between spaces", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 20, n. 2, pp. 180-197.
- LONGHI C., MUSOLESI A. (2007), "European cities in the process of economic integration: towards structural convergence", *Annals of Regional Science*, n. 41, pp. 333-351.
- LYNCH K. (2006), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.
- MALOUTAS T. (2007), "Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s: theoretical expectations and contextual difference", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, n. 4, pp. 733-758.
- MARTINOTTI G. (1999 - a cura di), *La dimensione metropolitana: sviluppo e governo della nuova città*, Il Mulino, Bologna.
- MILLER H. (1976), *Il colosso di Maroussi*, Mondadori, Milano.
- MINCA C. (2004 - a cura di), *Orizzonte mediterraneo*, Cedam, Padova.
- PETSIMERIS P. (2008) "Playing with scales: Doxiadis legacy in urban theory and practice", *Ekistics*, n. 442, pp. 326-352.
- PHELPS N.A., PARSONS N., BALLAS D., DOWLING A. (2006), *Post-suburban Europe: planning and politics at the margins of Europe's capital cities*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.
- SALVATI L. (2010), "Verso una nuova città Mediterranea: Atene in transizione dalla città compatta alla città-regione", *Rivista Geografica Italiana*, vol. CXVII, pp. 769-807.
- SALVATI L. (2011), *Omaggio e critica alla città Mediterranea*, Bonanno, Roma-Acireale.
- SASSEN S. (2001), *La città globale*, Il Mulino, Roma.
- SCOTT A.J. (2001), *Global city-regions. Trends, theory, policy*, Oxford University Press, Oxford.
- SECCHI B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Bari.
- VAIOU D. (1997), "Facets of spatial development and planning in Greece", *European Planning Studies*, vol. 5, n. 4, pp. 431-433.
- ZAGORIANAKOS E. (2004), "Athens 2004 Olympic Games' Transportation Plan: a missed opportunity for Strategic Environmental Assessment (SEA) integration", *Journal of Transport Geography*, n. 12, pp. 115-125.