

NEW SOCIAL

Ritrovare l'appartenenza a una comunità. Grazie a quartieri dove tutto si può raggiungere a piedi. E a metropoli a dimensione umana. Utopia? No, già realtà

DI CARLOTTA MAGNANINI

Quindici minuti. Il più importante movimento di riforma nel campo dell'architettura dell'ultimo ventennio, secondo il "New York Times", poggia su uno spicchio di orologio. Quindici minuti è il tempo che ci vuole per recarsi a piedi in ufficio, al supermercato, a scuola se si vive secondo le regole del New Urbanism. La città del futuro? È un quartiere: amministrato dalla vivibilità,

l'armonia e la "walkability" a misura di pedone. Il modello ideato negli anni '80 da Andres Duany (poi regolamentato tra Miami e la West Coast dal "Congress For The New Urbanism" nella Carta dei Principi) è uscito dalla fase di utopia cinematografica da Truman Show per entrare nella numero due: l'impegno nella sostenibilità a partire dalle dimensioni della città. Piccola è me-

glio e può salvare il pianeta, dato che l'auto resta in garage. «L'obiettivo non è abolire le automobili», spiega a "L'espresso" John Norquist, amministratore delegato del Congress For the New Urbanism: «Ma portare equilibrio tra l'utilizzo indiscriminato e altri mezzi di trasporto, tra le immense aree per i parcheggi e le dimensioni familiari di piazza in cui prendere un caffè e ritrovare l'appartenenza alla comunità». Ci si perde in Suv, si guadagna in aria pulita e attività fisica. Nelle grasse metropoli statunitensi, dove gli spazi si colmano a bordo di un abitacolo, si cammina quattro minuti al giorno; a confronto l'Italia è un popolo di

CITY



podisti, 19 minuti. Peccato siano 50 quelli passati al volante (Istat). Ma se vent'anni fa l'ordine a schiera delle villette di Seaside, prima "creatura" di Duany, si prestava a rappresentare un'inquietante prospettiva di mondo, più che perfetto perfettamente standardizzato (quello che fece il regista Peter Weir girandoci il suo film), i nuovi progetti mirano a ricreare le diversità strutturate delle città europee, con le loro mescolanze di stili, funzioni, interazioni culturali, per dotare di un'identità anche quei luoghi per definizione privi: le periferie.

Reagire allo zoning e allo sprawl (il tipico modello di espansione yankee grattacielo-

autostrada-villetta-ipermercato) non è facile. «Dagli anni '50 lo sviluppo ruota intorno ai bisogni delle auto, più che degli esseri umani», aggiunge Norquist, ex sindaco di Milwaukee. Compito dell'architetto è far convivere edifici e servizi, ma anche isole culturali e razze: la lotta all'inquinamento insomma sembra un effetto collaterale. Del resto New Urbanism non significa semplicemente edifici verdi: «Una casa potrà avere tutti i pannelli solari che si vuole, ma se non risponde a criteri di armonia e rispetto dell'ambiente non sarà mai sostenibile», dice Senen Antonio, direttore del business development nello studio Duany-Plater

È dagli anni Cinquanta che lo sviluppo ruota intorno ai bisogni delle auto. Ora gli urbanisti provano a ribaltare l'idea

Zyberck: «Tra gli esempi più perfetti di edifici con tecnologie verdi ci sono i Wal-Mart, ma basta guardare lo spazio che occupano, il fatto che siano raggiungibili solo dopo aver percorso chilometri su chilometri in auto, per accorgersi di quanto verdi non lo siano affatto». Il modello ideale invece è Alys Beach in Florida o Tornagrain in ▶

Venti minuti a piedi

I punti fondamentali del nuovo rinascimento secondo l'urbanista Gabriele Tagliavento

1. L'Europa è composta di regioni; ogni regione è costituita da aree naturali, corridoi naturali e trasportistici, città, metropoli e villaggi.
2. Ogni città è composta da una federazione di quartieri, distretti, borghi e villaggi.
3. Il quartiere rappresenta la cellula base; è completamente multifunzionale e si estende su una superficie percorribile a piedi in 15-20 minuti.
4. Ogni città e quartiere sono chiaramente riconoscibili, separati dal territorio naturale da viali, drive o elementi naturali.
5. Il distretto è la cellula base destinata allo sviluppo di attività specialistiche - ospedali, campus, aeroporti - ma deve tendere all'aggregazione secondo il principio del quartiere.
6. Le città e i quartieri sono strutturati da un reticolo di strade, piazze, parchi e isolati che definiscono l'armatura dello spazio pubblico e privato.
7. Lo spazio pubblico è articolato in spazi aperti d'incontro - piazze, giardini, aree di gioco e svago - e spazi aperti di collegamento - viali, corsi, strade, vicoli, gallerie; gli spazi pubblici e i tipi edilizi sono correlati da precise corrispondenze formali e funzionali.

Scozia, spiega Antonio, che a differenza di Seaside, sorta ex novo, doveva essere inserita in un'area popolata, tra l'aeroporto e il corridoio A96 che collega Inverness e Nairn. In questi casi, come per altri 300 al mondo, ci si è attenuti allo SmartCode, alternativa ai Piani di Zona che oltre alla piccola taglia valorizza la forma. Aqua, a Miami, è un progetto da 250 milioni di dollari con 151 strutture abitative divise in palazzine chic e complessi di appartamenti familiari di design europeo. Sulla East Coast c'è il South Street Seaport Historic District a

Non basta costruire edifici verdi perché le città diventino ecologiche. Bisogna ripensare le strategie, lavorare su interi quartieri

Brooklyn, oppure la più ambiziosa downtown da 5.500 unità abitative che sorgerà intorno alla Columbia. Quartieri neo-urbanistici in Canada (Garrison Green, East BayFront), Messico (Oshara Village a Santa Fe), Cile (Valparaiso Waterfront), persino in India, dove il villaggio di Dasve si adagerà per 8 mila acri nella Mose Valley a est di Bombay.

Barcellona, Berlino, Zurigo, Bilbao o Bristol (con la celebre Tabacco Factory dell'architetto Ferguson) sono le città che meglio rappresentano la corrente europea, che al di qua dell'oceano prende il nome di Rinascimento Urbano. Tra i sostenitori ci sono il principe Carlo, autore del manifesto A Vision of Britain, Liam O'Connor e Gabriele Tagliavento. Ha pure un compleanno: 29 settembre. «Quel giorno, nel 1992, inaugurammo a Bologna la prima triennale A Vision of Europe», spiega Tagliavento, ideologo del movimento e docente all'università di Ferrara: «Oggi è

tema di grande attualità. Al Gore ha fatto approvare in tutti gli Stati una legge che, ispirandosi a questi criteri, vieta di costruire alloggi popolari con gli standard dello sprawling». E in Italia? «Siamo indietro: l'America già da anni sta smantellando le mega-tangenziali e i mall suburbani, mentre una città come Bologna ha in cantiere la costruzione di 24 nuovi ipermercati». Non che non esistano esempi urbani neorinascimentali: borgo Città Nuova ad Alessandria, nel bolognese Cadriano e Via della Pietra (sempre lo studio Tagliavento sta inoltre lavorando a Val d'Europe, nuova città tradizionale da 50mila abitanti vicino a EuroDisney). Comunità scandite da piazze, portici, negozi-bottega e un rapporto tra spazio domestico pieno e spazio pubblico vuoto nella misura del 70-60 per cento e 30-

Milano senz'auto

Un villaggio Expo post-automobilistico per il 2015, da convertire, l'anno dopo, in un quartiere milanese senz'auto. È la proposta che Legambiente ha messo sul tavolo del comitato promotore che sta organizzando l'appuntamento internazionale con Milano protagonista. «La sfida è portare milioni di persone nel quartiere espositivo senza che usino l'auto», spiega Andrea Poggio, vicepresidente

di Legambiente: «Ponendo le basi per costruire, nella sede Expo, il primo quartiere car free in Italia, con le sue case, scuole, negozi e servizi». Il punto di partenza non è dei migliori: l'Italia è il paese con i più alti tassi di motorizzazione nell'Unione europea. Ben 580 auto ogni mille italiani contro le 350 dei danesi. Ma si intravedono dei passi verso un futuro post-automobilistico. «Dal 1990 a oggi Milano ha perso



In senso orario: Garrison Green, Calgary; progetto di monorotaia; West Don Lands, Toronto. In basso: Central Waterfront, a Toronto



40 per cento. Ma nell'era dei mega-interventi suburbani e delle Grandi Opere, come può l'architettura conciliare i cataclismi paesaggistici con le rassicuranti dimensioni di quartiere? È il caso della periferia nord di Reggio Emilia, "sconvolta" dalle monumentali Vele di Santiago Calatrava: qui i ponti che celebrano l'effetto della Tav non solo sui trasporti, ma anche sul placido skyline emiliano, hanno reso necessario un intervento ad hoc. Il progetto R.E.T.E: «Ci è stato chiesto dal Comune per dare un'identità a una periferia disorganica e in forte trasformazione, a partire dall'evento fondativo del nuovo paesaggio: l'impatto che queste grandi opere di connessione avranno sul territorio», spiega Giuseppe Baldi, paesaggista incaricato del progetto insieme all'architetto Andrea Oliva. «Affinché que-

sto non-luogo assumesse una riconoscibilità abbiamo recuperato l'antica centuriazione d'epoca romana, inserendo nelle unità di superficie quegli ingredienti del paesaggio padano che si ripetevano con una certa cadenza, motivati da circostanze sociali e ambientali: dalle tipologie di albero all'orientamento delle strade». Come negli Stati Uniti i discepoli del New Urbanism hanno riscoperto Vitruvio, lo

studio reggiano ha recuperato l'identità dal passato in nome di una sostenibilità data dall'utilizzo del verde e delle zone alberate e soprattutto dalla biodiversità e dall'armonia: «Sia visiva, cioè esteticamente bella, sia funzionale, perché saranno quartieri ecologicamente efficaci in cui anche la logistica sarà più facile», conclude Baldi. Il New

Urbanism cerca di reagire alla tendenza degli ultimi decenni, «in cui l'urbanistica ha prodotto standard e la crescita disorganizzata delle periferie ha causato spesso la perdita delle forme originali», dice Andrea Oliva. Ma qualcosa cambia se ai vecchi PRG le amministrazioni preferiscono i PSC, «Piani Strutturali Comunali, con mix funzionali ponderati di volta in volta». Dove il quartiere è la matrice di partenza. ■

185 mila vetture a fronte di un calo di 58 mila abitanti», conferma Poggio, citando il dossier "Progettare la città senz'auto", presentato a febbraio a Milano per l'anniversario del protocollo di Kyoto e anticipando il progetto Green Life, mostra di architettura sostenibile che si terrà alla Triennale di Milano nel febbraio 2010. Anche nella capitale calano le immatricolazioni: meno 4,5 per cento dal 2000 a oggi. Colpa della crisi, ma anche di una

maggior coscienza ambientalista. Così però non basta: New York ha 20 auto ogni cento abitanti, Roma 76. A Copenaghen 27 persone su cento hanno una macchina, a Milano 63. Chi ha detto poi che più strade e più parcheggi significhino meno auto? Per il dossier è il contrario: a Roma ci sono oltre 4 chilometri di strade urbane ogni cento abitanti e quasi 350 parcheggi ogni mille posti di lavoro. Londra non ha neanche la metà delle strade e circa 120 posteggi ogni

mille lavoratori. Così si scoraggia l'auto privata. Del resto i quartieri a basso tasso di motorizzazione sono la nuova tendenza internazionale (worldcarfree.net). Si pensi a Nordmangasse, a Vienna, dove gli abitanti si impegnano per contratto a non possedere l'auto. O a Slateford Green, Edimburgo, dove la macchina si può parcheggiare solo fuori dal quartiere. O ancora al londinese BedZED, quartiere a emissioni zero, con la sua flotta di scooter elettrici. E a GWL

Terrein, Amsterdam, in cui entrano solo i mezzi d'emergenza; gli abitanti si spostano a piedi. A GLW si contano 172 automobili e 1.346 biciclette. Intanto il governo cinese progetta 400 città ecologiche in 20 anni; la prima sarà Dongtan, sede dell'Expo 2010, dove si lavora a quartieri autonomi collegati da piste ciclabili e percorsi esclusivi per il trasporto pubblico: nessuno dovrebbe impiegare più di sette minuti per raggiungere la fermata più vicina. **Daniela Condorelli**