



Immagine da <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/>

Idee (Utopiche?) per la città del XXI secolo

Di Giovanni Del Conte

Le trasformazioni delle nostre città devono ormai rispondere a criteri largamente condivisi. La sostenibilità degli interventi urbani, qualunque essi siano, viene posta come condizione irrinunciabile.

Qualsiasi legge regionale, che tratta i temi del controllo e della gestione delle trasformazioni territoriale ed urbane, ha tra i suoi obiettivi: la sostenibilità degli interventi da porre in essere nel rispetto del consumo del suolo, la conservazione degli ambienti naturali e degli ambienti storico-architettonici, il contenimento della produzione di CO₂ (ma in generale di qualsiasi elemento inquinante), la tutela e sviluppo del paesaggio agricolo.¹

Pertanto, qualsiasi operazione volta alla trasformazione dello spazio urbano si muove oggi all'interno di un preciso e circoscritto campo di azioni. La città non deve e non può più svilupparsi per aggregazione di nuovi spazi al tessuto consolidato. Le realizzazioni devono essere attuate attraverso la ricostruzione o la sostituzione di aree già urbanizzate (costruire sul costruito).

Con DGP n. 628 del 2013, la Provincia di Napoli ha definito delle “Linee strategiche a scala sovracomunale.....” che al punto 4 (Direttive ed indirizzi per l’elaborazione dei Piani Urbanistici Comunali) fissa i “*seguenti principi e direttive:*

- *compatibilità ecologica e paesisticoambientale delle trasformazioni;*
- *integrazione tra i sistemi insediativi e della mobilità;*
- *identificazione di una rete ecologica provinciale;*

- *compattazione della forma urbana;*
- *innalzamento della qualità insediativa.*”

A tali indicazioni fa seguire l'enunciazione di *Indirizzi generale per la localizzazione dei nuovi insediamenti* (che sono posti alla base di qualsiasi nuovo insediamento, sia esso residenziale, produttivo o destinato ad accogliere attrezzature e/o servizi). Tali indirizzi sono gerarchizzati su tre livelli:

“1° livello – *Riuso delle aree e degli edifici dismessi all'interno dei centri urbani e massimizzazione dell'utilizzazione degli immobili sottoutilizzati.*

2° livello – *Nel caso in cui il primo livello di priorità non risulti sufficiente a soddisfare i bisogni locali, la localizzazione dei nuovi insediamenti dovrà essere prevista all'interno delle zone urbane con impianto incompiuto o con scarsa qualità urbanistica individuate nell'ambito degli “Insediamenti urbani prevalentemente consolidati”.*

3° livello – *Nel caso in cui i precedenti due livelli di priorità non risultino sufficienti a soddisfare i bisogni locali, i nuovi interventi di edificazione ed urbanizzazione volti al soddisfacimento dei fabbisogni, dovranno essere localizzati:*

- *Nelle aree di consolidamento urbanistico e di riqualificazione ambientale*
- *Nelle aree di integrazione urbanistica e di riqualificazione ambientale.*”

Le indicazioni espresse dalla Provincia di Napoli, e fatte proprie dalla Città Metropolitana, sono state riportate a solo titolo di esempio, poiché esprimono un comune, diffuso e ampiamente condiviso coacervo di idee per la costruzione della città del XXI secolo.

Già in diversi luoghi italiani ed europei, sono stati attuati interventi di riqualificazione, in prevalenza, di spazi urbani dismessi. Nella maggioranza di essi grande rilevanza è stata data alla dotazione di spazi e di attrezzature pubbliche accompagnate da interventi di edilizia residenziale di entità, spesso, contenuta.

Partendo, quindi, dall'assunto che quanto su esposto rappresenti la giusta direzione da intraprendere per adeguare i luoghi urbani alle esigenze della nostra società e del suo prossimo divenire, cerchiamo di immaginare quale aspetto gli stessi luoghi potranno avere in un futuro prossimo.

Se il trend attuale della popolazione dovesse conservarsi anche nei prossimi decenni, allora il prevalere del basso o nullo valore di natalità comporterà, nel migliore dei casi, una sostanziale stabilità del numero di insediati sul territorio o, più realisticamente, una progressiva diminuzione degli insediati. In tal caso le necessità di adeguamento degli spazi urbani dovranno rispondere ad una riorganizzazione delle infrastrutture di trasporto e ad una migliore efficacia delle attrezzature di quartiere, attraverso un loro considerevole potenziamento. Tutto ciò, probabilmente, senza aumenti delle volumetrie residenziali.

Se invece il trend della popolazione dovesse invertire l'attuale tendenza (ipotesi non del tutto infondata se si considera che la progressiva multiethnicizzazione delle società occidentali porta con sé una crescita dell'indice di natalità) allora si avrebbe una crescita che potrebbe comportare la necessità di incrementare i volumi residenziali nonché le quantità di attrezzature e servizi connessi con le residenze.

Tra i due scenari il primo comporterebbe la rigenerazione di tessuti edilizi che, anche se non particolarmente degradati, andranno ricostruiti per rispondere meglio alle esigenze di ecosostenibilità degli immobili residenziali (grande efficienza energetica con bilancio finale prossimo a zero, abbattimento dei rischi derivanti da calamità naturali, uso di materiali totalmente riciclabili etc.). Tale ricostruzione, in considerazione del necessario aumento di aree destinate ad attrezzature e servizi (oggi spesso carenti specie nei quartieri dei primi due o tre decenni del secondo dopoguerra), produrrà un inevitabile aumento delle altezze degli immobili residenziali al fine di lasciare una maggiore quantità di superficie libera e non impermeabilizzata. Questa accentuata verticalizzazione degli edifici sarà però sufficientemente contenuta perché non ci sarà un aumento di carico insediativo (la popolazione non cresce o forse addirittura decresce!).

Quindi i nuovi quartieri saranno, probabilmente, caratterizzati da ampie aree libere destinate a parco con servizi diffusi e, come insegna l'esperienza pandemica, a una distanza dalle residenze di non più di 15 minuti a piedi; all'interno di queste aree sorgeranno nuovi edifici (almeno nzeb ma speriamo anche più efficienti) con una altezza media maggiore di quelli preesistenti ma probabilmente non eccessivamente imponenti.

Questo quadro si complica se prendiamo in considerazione il secondo scenario con l'ipotesi di una ripresa della crescita demografica. In questo caso il dover costruire sul costruito produrrà necessariamente luoghi urbani nettamente differenti da quelli che si vanno a sostituire. L'aumento del carico residenziale e la quantità di attrezzature e servizi necessarie, andando ad incidere su aree già sature e spesso prive o comunque fortemente deficitarie delle urbanizzazioni secondarie, dovranno prevedere, *oborto collo*, una notevole crescita, in termini di altezza, dei volumi residenziali e delle attrezzature connesse ad essi.

Questa tendenza risulta particolarmente accentuata nei paesi emergenti, in particolare nei paesi arabi e dell'estremo oriente. Numerosi sono gli esempi di gigantismo edilizio che possiamo ricordare. Tra questi possiamo citare il Burj Khalifa inaugurato nel 2010 a Dubai (studio SOM- Skidmore, Owings e Merrill) che con i suoi 828 era l'edificio più alto al mondo visibile fino a oltre 90 Km di distanza. Il record di altezza oggi spetta alla Dubai Creek Tower, dell'arch. Santiago Calatrava, che con

i suoi 1345 metri di altezza ha superato la barriera del chilometro.

In ultimo vogliamo citare il progetto Car and shell: Or Marinetti's Monster² di Mark Talbot, Daniel Markiewicz, secondo premio alla *Skyscraper Competition* del 2014. Progetto particolarmente interessante perché l'edificio viene immaginato al di sopra di un grosso svincolo autostradale (ottenendo, così, di non consumare ulteriore suolo) e dando vita ad un organismo architettonico e contemporaneamente urbano, con una distribuzione (al suo interno) delle funzioni tipiche della città.

Tutte queste realizzazioni danno vita a luoghi urbani che configurano skyline fortemente dissonanti rispetto agli scenari a cui siamo abituati; il grattacielo di Intesa Sanpaolo a Torino, opera di Renzo Piano, con i suoi soli 44 piani e gli scarsi 170 metri di altezza, comunque spicca prepotentemente nel panorama della città³.

Ecco quindi che, a parere di chi scrive, difficilmente si potrà riproporre un modello Dubai o un modello Shanghai per le nostre città. Dovremmo ipotizzare altri modi di realizzare spazi urbani compatibili con i luoghi storici e con le tradizioni locali.

Una soluzione potrebbe prevedere il recupero di aree oggi interessate da attività commerciali che incidono fortemente sul territorio, occupando grandi spazi sia coperti che scoperti. Queste superfici potrebbero tornare all'uso residenziale consentendo di disporre di ampie aree sulle quali poter distribuire edilizia residenziale nuova ma caratterizzata da altezze paesaggisticamente compatibili con gli ambienti urbani circostanti.

Le attività eliminate in superficie potrebbero essere realizzate al di sotto del piano di campagna. Si darebbe vita ad una stratificazione funzionale della città che disporrebbe, in spazi ipogee, tutte quelle attività che tipicamente si svolgono in ambienti totalmente chiusi, in generale privi di finestre e di aperture verso l'esterno se non quelle necessarie a garantire l'accesso.

Se pensiamo per un attimo a quei luoghi che ci capita di frequentare quali i grandi centri commerciali, gli edifici di vendita delle grandi catene di arredamento, i cinema multisala, i teatri, le grandi strutture sportive, ci si accorgerà che, una volta entrati, la percezione dello spazio esterno è inesistente, non vi sono finestre o aperture che consentano la visione di ciò che avviene all'aperto. Pertanto, se queste attività trovassero spazio in costruzioni ipogee, si potrebbero conseguire diversi vantaggi:

- Non si consumerebbe suolo in superficie, lasciando ampio spazio per la costruzione di nuove residenze e per tutte quelle attività strettamente connesse con esse (spazi verdi, piazze, percorsi pedonale e ciclabili, servizi di vicinato ecc.).
- I volumi interrati, risultando molto ben isolati dal punto di vista termico, richiederebbero costi per la regolazione del benessere igrotermico certamente

molto più contenuti.

- Grande facilità di collegamenti con le reti ferroviarie metropolitane che, in linea generale, si muovono già in underground, producendo così una diminuzione degli spostamenti su gomma, con conseguente riduzione di emissioni di gas inquinanti e minore, se non nulle, quantità di spazi per la sosta.

In realtà l'uso del sottosuolo consentirebbe di realizzare anche ulteriori vantaggi alla città: si potrebbero realizzare grandi serbatoi in grado di accumulare parte delle acque meteoriche autunnali ed invernali, per poi utilizzarle, nei mesi asciutti dell'anno, per irrigare le aree verdi superficiali; potrebbero spostarsi nel sottosuolo serbatoi di acqua per il telecondizionamento, sfruttando la stabilità termica delle parti interrate; realizzare centrali di trattamento dei rifiuti organici e non, annullando gran parte degli effetti negativi dei processi di trattamento dei rifiuti e così via.

L'idea di liberare gli spazi urbani da queste attività può sembrare una utopia, una semplice esercitazione teorica, che potrebbe far inorridire i più.

In realtà (senza bisogno di voltarsi a guardare il passato e gli esempi di costruzioni ipogee, realizzate in aree climaticamente difficili) sono già presenti nel mondo grandi esempi di realizzazione del genere. A titolo di conoscenza vi rimandiamo a due realizzazioni, molto simili tra loro, presenti in Canada: Il Resò di Montreal e il PATH di Toronto. Sono due grandi strutture che si sviluppano su più livelli sotterranei e che accolgono centri commerciali, accessi ad hotel, ristoranti, bar, teatri, stazioni delle metropolitane, centri congressuali ed altro.

Il Resò di Montreal ha uno sviluppo di oltre 32 km di gallerie commerciali ed una superficie di circa 12 Km², il tutto realizzato a partire dal 1960, al di sotto del centro della città.

Il PATH di Toronto ha uno sviluppo in lunghezza simile al precedente esempio (30 km di gallerie) lungo le quali si affacciano oltre 1200 attività commerciali ed una previsione di sviluppo, pianificata nel 2011, che porterà ad un raddoppio delle attuali gallerie (fino a 60 km).

Altri centri ipogei si trovano, per esempio, in Giappone (Tokio e Sapporo) e in Corea del Sud (Seul). Da citare anche l'interessante cittadina australiana di Coober Pedy situata a circa 900 km da Adelaide in pieno deserto, famosa per le sue miniere di opale, costruita quasi completamente sottoterra, a causa delle inospitali condizioni di vita in superficie.

Vorremmo chiudere questo breve articolo con una provocazione che serve a dimostrare che si possono realizzare anche le idee più utopiche. È un'idea di riuso di una infrastruttura ferroviaria abbandonata nella città di New York. Non ci riferiamo al più noto High Line che

è un tratto di ferrovia sopraelevata dismessa trasformato in un parco. Richiamiamo l'attenzione, invece, sul progetto di rigenerazione di un grosso parco ferroviario sotterraneo abbandonato, denominato Lowline, che ha ipotizzato la realizzazione della più grande area verde sotterranea (circa 30 kmq) illuminata con luce solare, riportata attraverso sistemi di "lucernai remoti" (remote skylights)⁴ situati in superficie o posti sui tetti degli edifici limitrofi.

Un primo tratto di questa area fu aperta al pubblico nel 2015 (Lowline Lab) ed è stato visitato da una gran numero di persone e di scolaresche. L'inaugurazione del parco avrebbe dovuto esserci quest'anno ma, la mancanza di fondi, ha per il momento arrestato la realizzazione.

Note di chiusura

1 A titolo di esempio si riporta il contenuto dell'art. 2 della Legge regionale della Campania n. 16 del 2004:

Art. 2 Obiettivi della pianificazione territoriale e urbanistica. 1. La pianificazione territoriale e urbanistica persegue i seguenti obiettivi: a) promozione dell'uso razionale e dello sviluppo ordinato del territorio urbano ed extraurbano mediante il minimo consumo di suolo; b) salvaguardia della sicurezza degli insediamenti umani dai fattori di rischio idrogeologico, sismico e vulcanico; c) tutela dell'integrità fisica e dell'identità culturale del territorio attraverso la valorizzazione delle risorse paesistico-ambientali e storico-culturali, la conservazione degli ecosistemi, la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti e il recupero dei siti compromessi; d) miglioramento della salubrità e della vivibilità dei centri abitati; e) potenziamento dello sviluppo economico regionale e locale; f) tutela e sviluppo del paesaggio agricolo e delle attività produttive connesse; g) tutela e sviluppo del paesaggio mare-terra e delle attività produttive e turistiche connesse.

2 Il progetto è illustrato all'indirizzo www.evolo.us/car-and-shell-sky-scraper-or-marinetti-monster/

3 Per informazioni e immagini dettagliate vedi il sito <http://www.grattacielointesanpaolo.com>

4 Documentazione e immagini del progetto e delle prime realizzazioni sono consultabili al sito <http://thelowline.org/>

