

Il caso

Le idee di una pianificazione in grado di unire
trasformazioni urbane e tutela dell'ambiente
Gli esempi della Germania e di Reggio Emilia

LE CITTÀ SONO CRESCIUTE A SPESE DELL'AMBIENTE. POSSONO RITORNARE VIVIBILI SE SCELGONO UNO SVILUPPO SOSTENIBILE CHE NON DIVORA PIÙ RISORSE NATURALI

Nel cortile dell'ex fonderia c'è la "Piazza Metallica", utilizzata per spettacoli teatrali, un gascometro è stato trasformato in museo, mentre sulle pareti di una ex acciaieria ci si può esercitare nel "free climbing". E ancora: corsi d'acqua all'olandese di fronte alle case, esposizioni di fiori, le colline artificiali delle vecchie miniere interamente piantumate e con installazioni d'arte contemporanea sulla vetta. Sono alcune delle immagini della nuova Ruhr, una delle zone industriali più inquinate del mondo, sconvolta per decenni dalle estrazioni minerarie di carbone e dalle industrie di produzione dell'acciaio. Una zona che sembrava irrimediabilmente perduta per qualsiasi funzione e che oggi rappresenta invece uno dei tentativi più riusciti di recupero. Si tratta di un'area di 800 kmq (di cui 320 non urbanizzati) su cui da dieci anni si stanno sperimentando i principi di un nuovo modo di fare urbanistica, un'urbanistica che tiene conto dell'ambiente e ne fa un motore per un nuovo sviluppo.

«L'esperienza della Ruhr - spiega l'urbanista Federico Oliva, docente del Politecnico di Milano - è molto istruttiva. Innanzitutto ci dice che ogni trasformazione urbanistica non rappresenta di per sé un elemento negativo dal punto di vista ambientale; anzi, se vengono rispettate certe condizioni, può migliorare le condizioni di vivibilità nei tre parametri di aria-acqua-suolo, con miglioramenti significativi e misurabili. Basta rispettare un principio molto semplice, almeno da enunciare: in ogni piano di intervento e di trasformazione (in Italia soprattutto i piani regolatori dei Comuni) deve essere presente la dimensione ecologica, e questa non si limita più solo a prevedere misure di tutela ambientale, ma opera scelte di trasformazione attiva per risolvere le patologie più gravi che soffocano ormai le nostre città. Nella Ruhr ci stanno riuscendo: l'accessibilità dell'area e la sua nuova qualità ambientale l'hanno resa nuovamente appetibile, sia per nuove residenze che per l'insediamento di nuove attività produttive.»

E in Italia? Oggi tutti i Comuni hanno l'obbligo di redigere un piano regolatore. «Sugli oltre ottomila Comuni italiani, sono già un buon numero quelli che nella stesura dei piani

INFO

Corsi a Reggio per gestire l'ambiente

Partiranno il prossimo ottobre a Reggio Emilia i corsi del Master europeo di gestione ambientale, rivolto in primo luogo alla pubblica am-



ministrazione. Al master sono ammessi 50 iscritti, prevalentemente provenienti da amministrazioni e aziende pubbliche di tutta Italia, che operino nel campo della pianificazione e della gestione di servizi per l'ambiente.

regolatori si sono ispirati a questi principi che integrano le scelte di piano con gli aspetti ecologico-ambientali. Tra questi, il Piano regolatore di Reggio Emilia, approvato nell'aprile scorso, rappresenta sino ad oggi uno degli esempi più compiuti. Teniamo conto che Reggio è una città ancora in crescita (negli anni Novanta è aumentata di 11.000 abitanti) con forti processi di integrazione degli immigrati residenti: basti pensare che il 12% dei neonati ha almeno un genitore straniero. Ed è una città che ha ancora bisogno di nuove aree per l'industria. Un laboratorio ideale insomma per sperimentare le idee di un'urbanistica che guarda sia allo sviluppo che all'ambiente, due termini che spesso si sono trovati in conflitto tra loro.

Una delle parole chiave è compatibilità, compatibilità ambientale di ogni intervento di trasformazione. È realizzabile? «La compatibilità assoluta non esiste. Facciamo l'esempio della costruzione di una strada, che, come ogni altro intervento di trasformazione urbana, rappresenta un elemento di danno ambientale: il paesaggio ne viene turbato,

si toglie del suolo agricolo, flora e fauna locali ne sono sconvolte. Ma il danno può essere ridotto o addirittura annullato, purché la strada non sia pensata, in modo ingegneristico, come un nastro d'asfalto rettilineo che collega, nello spazio più breve, due punti tra di loro. La sua costruzione può quindi essere accompagnata da interventi che introducono una nuova naturalità al posto di quella danneggiata: fasce alberate, dune artificiali, filari alberati, barriere antirumore. Tutto quanto può ricreare un nuovo habitat ecologico per quelle specie animali e vegetali colpite dall'intervento violento dell'uomo sul loro ambiente. Nel piano di Reggio se ne parla come di "quota di verde di ambientazione stradale e ferroviario" (che copre un'area di più di 300 ettari) introdotta



come obbligatoria lungo i tracciati, che sono visti come corridoi ecologici e paesaggistici, la cui conformazione muta al mutare degli ambienti attraversati. Un esempio è la tangenziale sud-est della città emiliana; certo, il costo di questo nuovo tipo di viabilità è del 20% superiore a un intervento tradizionale. Ma forse ne vale la pena.

Tra gli altri principi di questa nuova urbanistica ce n'è uno che ricorda un proverbio degli Indiani d'America: la terra su cui viviamo non è un'eredità che riceviamo dai nostri padri, ma un prestito avuto dai nostri figli. E d'accordo?

«Certo inconsapevolmente, gli urbanisti hanno riassunto quel

proverbia indiano nella formula dello sviluppo sostenibile: quello sviluppo cioè che garantisce alle generazioni future la stessa qualità di vita attuale, misurata in termini di risorse ambientali. Se consumiamo delle risorse, dobbiamo garantirne la rigenerazione. E quelle che non sono rigenerabili, non vanno consumate. L'esempio più attuale oggi è quello del suolo: non va più consumato nuovo suolo per l'urbanizzazione, dobbiamo lavorare (come è stato fatto nella Ruhr) dentro i perimetri e negli spazi lasciati inutilizzati dalla precedente espansione. Fra l'altro oggi siamo favoriti nel fare questa scelta, perché siamo entrati da tempo nell'epoca

della trasformazione urbana, non della espansione. Non abbiamo più fame di suolo».

Rimanendo sempre nell'ambito delle citazioni, Mao Tse-Tung ricordava che non importa il colore del gatto, l'importante è che acciappi i topi. Anche nei confronti del verde c'è un atteggiamento simile...

«Sì, non conta di chi sia l'albero, l'importante è che le sue foglie producano ossigeno di giorno e anidride carbonica di notte. A Reggio hanno verificato che l'esclusivo utilizzo del meccanismo dell'esproprio pubblico per l'acquisizione del verde da solo non serve più, e spesso si limita ad incrementare il verde di carta rispetto al verde reale. La strada scelta è sta dunque quella del coinvolgimento dei privati nella realizzazione delle aree verdi. Nelle aree di trasformazione la superficie edificatoria viene concentrata nel 30% della superficie territoriale, mentre il restante 70% è destinato a verde (40% pubblico e 30% verde ecologico privato). Si tratta di una nuova categoria rispetto al tradizionale verde pertinenziale, spesso asfittico e poco fruibile. È un verde su cui è possibile realizzare anche un minimo di attrezzature di servizio per la qualificazione degli insediamenti e per un'eventuale fruizione allargata. Un verde che non è posto in contraddizione con le esigenze di sviluppo, ma che anzi viene generato dallo stesso sviluppo: «Se la città si sviluppa, contestualmente cresce il verde» è scritto nel Prg di Reggio Emilia.»

Come cambia, in questa prospettiva, il lavoro dell'urbanista?

«Comporta una rivoluzione nella stessa disciplina: per la prima volta dobbiamo incontrarci e confrontarci con altre competenze: quelle dell'esperto del paesaggio, del biologo, del naturalista, ecc. È curioso ad esempio come gli urbanisti abbiano sempre disegnato le città senza sapere che cosa c'era sotto il suolo: per loro le fogne e i sistemi di depurazione non rappresentavano un problema e non richiedevano quindi valutazioni di efficienza e compatibilità con l'ambiente. «Noi facciamo le città - sembravano dire parafrasando Napoleone - Le fogne seguiranno». Ma un suolo re-

so troppo impermeabile dalla presenza di aree coperte (cortili, parcheggi, e quant'altro) fa sì che l'ingresso dell'acqua piovana nelle fognature avvenga in modo molto rapido e ristretto nel tempo, provocando spesso una crisi del sistema fognario. A Reggio allora per le zone di trasformazione sono stati fissati indici del 70% di superficie permeabile rispetto alla loro superficie totale, oltre ad un indice di piantumazione che prevede, per le nuove edificazioni, l'obbligatorietà di garantire una superficie arborea-arbustiva non inferiore a 40 alberi e 60 arbusti per ettaro. L'acqua piovana torna così ad essere trattata come una risorsa, che non va sprecata facendola finire nelle fogne ma restituita nella quantità maggiore possibile alla falda. Reggio Emilia è una città che ancora ha bisogno di nuovo suolo per le fabbriche, ma il nuovo stabilimento della Max Mara, accanto all'autostrada, sembra un parco: progettato da un inglese, la sua area per l'80% è verde boscato.»

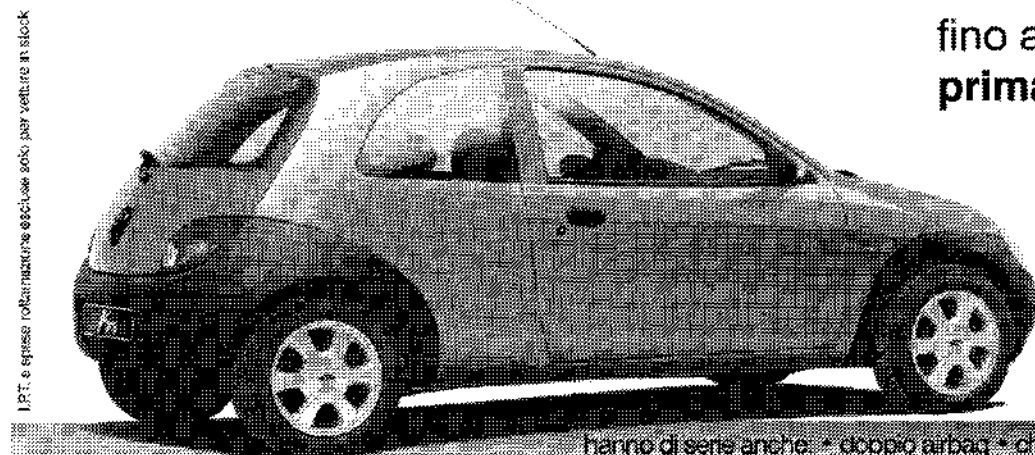
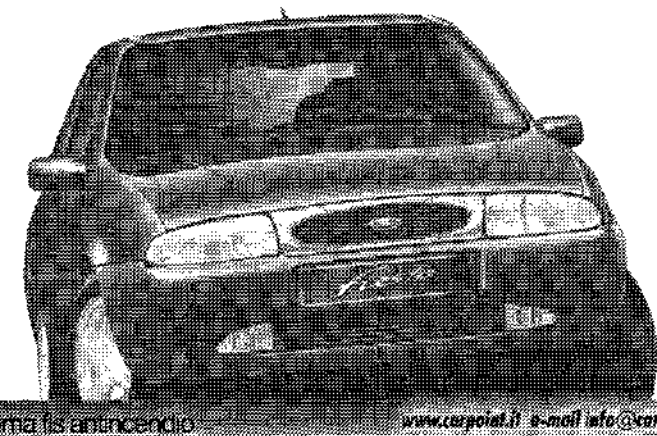
Reggio Emilia è però una città di medie dimensioni, con una storia urbanistica in fondo "tranquilla". La vera sfida per gli urbanisti sono le grandi aree metropolitane interessate da profondi processi di trasformazione...

«Come nella Ruhr. E allora vediamo una differenza di fondo tra noi e l'esperienza tedesca. Là la trasformazione in senso ecologico-ambientale è stata resa possibile anche dal fatto che le aree dismesse sono state cedute a costo zero dalla Krupp e dalle altre industrie al governo del Land: sono state aree leggere dal punto di vista della rendita. Da noi invece, e possiamo prendere l'esempio di Milano, le aree dismesse sono gravate da una forte rendita immobiliare, che poi crea dopo di sé una serie di altri "pesi" che condizionano gli interventi urbanistici. Questa sopravvalutazione immobiliare ha un altro effetto perverso: ogni area è un tesoro da fruttare al massimo, i progetti tendono a valorizzare esclusivamente l'area e quindi i piani di recupero sono pesanti dal punto di vista quantitativo e ambientale e la caricano di funzioni che non tengono conto della città che sta intorno. A Milano ad esempio, in quasi tutti i Piani di recupero urbanistico che interessano le aree dismesse, è presente un centro commerciale: l'unico investimento che, al momento, può ripagare la sopravvalutazione immobiliare dell'area. Ma è un modo di intervenire dal respiro ancora corto, che non guarda al futuro. Oggi invece gli strumenti di pianificazione dovrebbero poter contare su un ridotto peso della rendita o una sua redistribuzione sociale e quindi tener conto della potenzialità ambientale dell'area per farne uno dei fulcri di un nuovo sviluppo».

ford Ka lire 14.470.000



fordfiesta 60 cv. lire 14.970.000

fino al 30 giugno,
prima rata da settembre 1999il climatizzatore
con solo 1.000.000 in più500 auto
in pronta consegna

hanno di serie anche: • doppio airbag • chiusure centralizzate • alzacristalli elettrici • antirullo immobilizer • sistema fis antincendio

www.carpoint.it e-mail info@carpoint.it

CAPOSUD

• via del Caravaggio, 139 - Tel. 06.51600706/7
• via Pontina, 563 (Spinaceto) - Tel. 06.5073191/2/3
• via dei Castelli Romani, 63 (Pomezia) - Tel. 06.9114231

assistenza e ricambi:
• via dei Castelli Romani, 63 (Pomezia)
Tel. 06.9114231

SABATO APERTI INTERA GIORNATA
Autocentri aperti domenica mattina:
Via della Pisana, 475
Via Pontina, 563 (Spinaceto)

• via G. Marconi, 313 - Tel. 06.55197206/7/8/9
• p.zza S. Giovanni di Dio, 39/44 - Tel. 06.5272534
• p.le E. Morelli, 4 - Tel. 06.65742261

• via della Pisana, 475 - Tel. 06.55197412/450/414
• via Satolli, 9 (p.zza Pio XI) Tel. 06.636792
assistenza e ricambi: via della Pisana, 475

CARPOINT

