

“ La tendenza ad andare a vivere nelle aree urbane è progressiva e irreversibile. È possibile limitare i danni ambientali di questo fenomeno? ”

Città

in sintesi

Secondo una stima delle Nazioni Unite, ogni giorno in tutto il mondo 175.000 persone vanno a vivere in città. Cinquanta anni fa erano 86 le città con oltre un milione di abitanti; oggi sono circa 400 e si stima che tra una decina d'anni saranno oltre 500. È una tendenza irreversibile ed è verosimile che entro la fine del secolo la percentuale di popolazione inurbata salirà a circa il 75% dei 10-11 miliardi di persone che abiteranno la Terra. Il rischio principale è quello della enorme proliferazione degli slums, i quartieri poveri, nei quali il sovraffollamento, alloggi poveri, difficile accesso all'acqua e ai servizi igienici sono le caratteristiche più diffuse. Ma c'è una'altra preoccupazione che riguarda tutto il pianeta: deriva dal fatto che la città si dimostra sempre più come un organismo parassitario, che si nutre di energia (prevalentemente idrocarburi) e materia (alimenti e merci) provenienti dall'esterno, le metabolizza per il suo funzionamento (la vita quotidiana dei cittadini) e le restituisce all'esterno sotto forma di rifiuti ed emissioni inquinanti tra cui i pericolosi gas serra. Andando a incidere anche sui cambiamenti climatici.

Ogni giorno 175.000 persone vanno a vivere in città. Questa stima delle Nazioni Unite indica i ritmi che caratterizzano la corsa all'inurbamento su tutta la Terra. Inurbamento è termine che dà proprio il senso del movimento: in urbs, verso la città, dalla campagna. Un movimento iniziato con ritmi più accelerati dalla fine del XVIII secolo, quando la rivoluzione industriale nei paesi in cui è «scoppiata» ha cominciato a richiamare dalla campagna lavoratori nelle miniere e nelle industrie e sono nate le città minerarie e industriali.

Questo fenomeno dapprima e a lungo è stato proprio dei paesi del primo mondo ricco ed economicamente sviluppato nei quali oltre il 70% della popolazione è inurbata. Ma oggi coinvolge l'intero pianeta. E, con ritmi frenetici, soprattutto i paesi poveri o in via di sviluppo nei quali l'acceleratissima crescita demografica (per quanto rallentata) ha ormai superato la capacità di carico della campagna. Cioè la capacità della campagna di offrire sia pur misere dimore e sia pur misere possibilità di alimentazione. È cominciata perciò anche in questi paesi, da una trentina d'anni, la corsa verso la città. Città sempre più grandi, caotiche, inquinate, invivibili e cresciute a dismisura senza alcuna pianificazione. Questo mentre nei paesi del primo mondo, da almeno altrettanti anni il gigantismo urbano ha subito un blocco. Le grandi e grandissime città hanno fermato la crescita che le aveva caratterizzate ed è cominciata la tendenza inversa alla conturbanizzazione; all'insediamento, cioè, in città più piccole ritenute perciò stesso più a misura d'uomo e meglio vivibili.

Cinquanta anni fa erano 86 le città con oltre un milione di abitanti; oggi sono circa 400 e si stima che tra una decina d'anni saranno oltre 500. È una tendenza irreversibile ed è verosimile che entro la fine del secolo la percentuale di popolazione inurbata salirà a circa il 75% dei 10-11 miliardi di persone che abiteranno la Terra.

Perché c'è da preoccuparsi che ciò accada? Perché l'urbanista (e filosofo) Paul Virilio definisce le città «il luogo in cui la catastrofe finisce prima o poi per manifestarsi»? perché quel grande sociologo e storico della città che è stato Lewis Mumford paventava che il passaggio successivo da Megalopoli sarebbe stato Necropoli, la morte della città?

Vi sono giusti motivi di allarme. Di ordine sociale - a carattere prevalentemente locale - e di ordine ambientale, a carattere anche globale.

Mike Davis, attento storico del fenomeno, sottolinea il rischio - che è, in realtà, una certezza - della enorme proliferazione degli slums, i quartieri poveri, nei quali il sovraffollamento, alloggi poveri, difficile accesso all'acqua e ai servizi igienici sono le caratteristiche più diffuse. Ed è questa la preoccupazione più ricorrente che accompagna l'esplosione urbana nei paesi in via di sviluppo. Ma c'è un altro motivo che accomuna paesi ricchi e poveri.

La preoccupazione deriva dal fatto che la città si dimostra sempre più come un organismo parassitario, che si nutre di energia (prevalentemente idrocarburi) e materia (alimenti e merci) provenienti dall'esterno, le metabolizza per il suo funzionamento (la vita quotidiana dei cittadini) e le restituisce all'esterno sotto forma di rifiuti ed emissioni inquinanti tra cui i pericolosi gas serra. In più, dal momento che l'area da cui provengono energia e materia tende a coincidere in maniera crescente con il pianeta e altrettanto tende ad espandersi (suo malgrado) l'area che riceve emissioni inquinanti e rifiuti, l'«ecosistema urbano» ha un impatto fortemente negativo sull'intero pianeta. In questi termini e per questi motivi la città è diventata un'insostenibile fabbrica di inquinamento. E all'insostenibilità globale, sempre più ricorrentemente si aggiunge l'invivibilità locale.

Se questo è lo scenario che abbiamo di fronte, come attrezzarsi? Se, cioè, la tendenza all'inurbamento è irreversibile, bisogna anche accettare da spettatori passivi tutti i danni che questa può comportare all'inte-



Sempre più affollata, sempre più inquinante La metropoli sostenibile è un'utopia?

Ugo Leone

ro pianeta in termini, ad esempio, di accelerazione dei ritmi dei mutamenti climatici?

La risposta che mi sembra più realistica è che nell'attuale preoccupante situazione non vi è nulla di irreparabile e ampie sono le possibilità di intervento. A condizione che il problema venga affrontato alle due scale che lo caratterizzano - locale e globale - con l'obiettivo di impedire non l'inurbamento, ma la cre-

scita incontrollata del fenomeno (caratteristica prevalente dei Paesi in via di sviluppo). E, quindi, che si intervenga a scala locale per (ri)progettare la città.

Insomma è possibile delineare scenari più rassicuranti nei quali l'ecosistema urbano tenda ad organizzarsi anche come produttore di energia e materia oltre che minore produttore di rifiuti. Certamente là dove (soprattutto nei paesi in via di sviluppo) continuerà l'eccezionale spinta all'inurbamento e al gigantismo urbano incontrollato, questo obiettivo sarà più difficilmente proponibile. Ma lo squilibrio che annualmente caratterizza entrate ed uscite di materia ed energia nel bilancio della città potrà essere realisticamente ridotto sino a puntare su città che siano non solo trasformatrici, ma produttrici di materia ed energia. Oltre che capaci di abbattere

drasticamente la produzione di rifiuti ed emissioni inquinanti e lo sperpero di energia.

È quanto potrà e dovrà avvenire realizzando «politiche della città» che abbiano come punti fermi una politica dei rifiuti capace di smaltirli producendo anche «materie prime seconde» (quelle che si ottengono con il riciclaggio dei rifiuti) ed energia; una politica dei trasporti urbani che, puntando sul

trasporto pubblico e su ferro, abbattendo drasticamente l'uso dell'auto privata e degli idrocarburi che la alimentano; una politica di climatizzazione degli ambienti che esalti le ampie possibilità dell'energia solare per fornire acqua calda e per riscaldare gli ambienti in inverno e rinfrescarli d'estate.

Insomma, non si tratta di proporsi il non facile obiettivo di mantenere la città in condizioni di equi-

librio con l'ambiente esterno; ma di riprogettare la città e i modi di vita al suo interno: gli edifici, la topografia urbana, i trasporti, il verde, organizzati per cicli (delle acque, dei rifiuti, dell'energia).

Non è utopia, ma l'adozione di «buone pratiche» che consentano di governare la tendenza all'inurbamento traendone risultati di migliore vivibilità urbana e di maggiore sostenibilità planetaria.

Francesca Conti

Se la «città ideale» nel Rinascimento era quella in cui spazi e strutture erano concepite in maniera razionale, oggi è quella in cui il traffico non esiste più. Raggiungere gli ideali non è affatto semplice, ma molte città ci stanno provando. Accanto a grandi progetti di mobilità urbana che prevedono la realizzazione di nuove e più ramificate linee metropolitane, molto utili possono essere anche le soluzioni che riducono o disincantano il traffico.

Ecco allora alcune delle soluzioni proposte dalle diverse amministrazioni locali nei tentativi di decongestionare il traffico urbano. Si parte da un'iniziativa che sta lentamente prendendo piede anche nel nostro paese: è il *car sharing* in italiano «auto condivisa» o «partecipata». Un'idea nata in Svizzera nel 1987. Consiste nella possibilità di disporre di un mezzo solo per il tempo necessario all'uso. La stessa auto viene quindi utilizzata singolarmente da più persone nell'arco della giornata e ognuno ne paga solo l'uso effettivo. I veicoli sono disponibili 24 ore su 24 in aree di parcheggio distribuite capillarmente sul territorio. L'iniziativa Car Sharing, (Ics) opera a Torino, Modena, Bologna, Venezia e provincia di Rimini, mentre a Milano c'è il MilanoCarSharing di Legambiente. Il risultato? Secondo il Ministro Altero Matteoli, se si calcola che per ogni auto *car sharing* si risparmiano 5-10 vetture private, sono state già tolte dalle strade di queste città dalle 600 alle 1200 vetture.



Problema traffico: c'è chi prova il «car sharing» e chi il «centro a spicchi»

A Cuneo il Comune ha recentemente attivato il servizio Bicincittà, grazie al quale 40 biciclette possono essere noleggiate con un sistema totalmente automatizzato. A Milano il centro si fa a spicchi, a partire dalla prossima primavera: la sperimentazione chiamata letteralmente «cen-

tro a spicchi», tenterà di regolamentare l'accesso al centro storico. Si tratta di un sistema che impedirà l'attraversamento del centro e costringerà gli automobilisti ad entrare e uscire dallo stesso spicchio, evitando sconfinamenti negli altri settori. Seppure non mancheranno le prote-

ste, secondo l'assessore Goggi è questo l'unico modo per riuscire a ridurre il numero di auto in circolazione.

A Roma, città in cui il traffico raggiunge vette record, sono aumentate le zone ad accesso limitato Ztl. Mentre, in risposta ai risultati del-

l'ultimo studio effettuato dall'Osservatorio sulla mobilità della Sta, l'assessore al Traffico Mario Di Carlo ha deciso di «ripensare le soste». Il 51% di accessi ai varchi Ztl è a carico dei mezzi a due ruote che in 290 mila ogni giorno tra scooter e moto invadono il centro. Bisognerà aumentare i parcheggi riservati a loro. Si tratterà di riservare di giorno alcuni dei parcheggi auto ai motorini per poi restituirli alle legittime proprietarie dopo il tramonto.

Alle prese con le sperimentazioni anche Cavaio, un piccolo Comune nel napoletano, in cui si scommette sull'integrazione tra bici e bus navetta. L'assessorato alla Mobilità e allo Sviluppo Sostenibile punta sulla vasta area del mercato come nodo di interscambio dove parcheggiare l'automobile e noleggiare una bicicletta o salire su una delle due navette girocittà, per evitare la formazione di ingorghi nel centro.

Proprio mentre ogni città è a caccia delle sue soluzioni, tutto il paese importa dalla Francia la campagna anti Suv (*Sport Utility Vehicles*) in italiano i «gipponi» etichettati a Parigi come ingombranti e troppo inquinanti per la città. A promuovere la campagna italiana è Legambiente che ha inviato una lettera aperta ai sindaci delle maggiori città italiane proponendo «di dare al trasporto urbano più sicurezza, più efficienza energetica, più fluidità, meno inquinamento e meno problemi di parcheggio», il tutto applicando un pacchetto di provvedimenti a costo zero che consisterebbe nel richiedere una patente speciale per i guidatori di queste auto e nell'attivazione di disincentivi fiscali mirati.