

L'abilità di cambiare le città

Valeria Briigliadori *

Abstract

If we want to change our cities for the better it is necessary to think about an ideal one: sustainable mobility, green areas, pedestrian zones, requalification of abandoned residential areas, a Public Administration that manage their financial resources in a efficient and reliable way. We need to aim at a highly evolved city. In the first environmental encyclical in the history of the Catholic Church, the Pope wrote that "our common home is like a sister with whom we share our life and a beautiful mother who opens her arms to embrace us". He reminded us that we are all connected to each other and with the Earth as well. We need more examples like Curitiba, the first city that became "a smart city", or Seoul with its advanced environmental urban policy. Pollution doesn't recognize any border, therefore it is essential to fight for our common home by using eco-sustainable products and renewable technology.

Parole chiave: cittadino, sostenibilità, urbanizzazione, mobilità, bene comune

Keywords: citizen, sustainability, urban development, mobility, common good

Se l'abilità di cambiare le città fosse come suonare il piano, avremmo a disposizione 88 tasti e infinite possibilità per comporre idee, piani, (r)accordi, vie. Se cambiare le città fosse davvero come suonare il piano allora la creatività risulterebbe la base per pensare, invece che un'opportunità. Bennato cantava quarant'anni fa in «Io che non sono l'imperatore» (il cui album porta in copertina il progetto di una futura metropolitana a Napoli, l'attuale Linea 1, oggetto della tesi del cantautore in architettura) «I conti in banca li han fatti saltare. Tutti in soffitta a pregare per tre. Chi ha visto il piano regolatore ha detto: bravo! Ma ride di me!». La realizzazione della Linea 1 si è rivelata un compromesso tra scelte politiche, economiche e urbanistiche. Il progetto di Bennato era però più ambizioso, maggiormente collegato alla periferia e ispirato a un modello

d'interscambio. Nelle idee e nell'effettiva realizzazione si concreta la differenza tra ciò che è e ciò che sarebbe possibile. Citando un'altra canzone del cantautore, «la città obliqua», che parla del suo progetto di sostituire le scale storiche di Napoli con scale mobili («Non è piana non è verticale è una linea che sale in collina è una strada che parte dal mare il percorso della città obliqua. Scale mobili sotto la luna diagonali e passaggi segreti un cammino che esiste da sempre il tesoro della città antica»), Bennato ci suggerisce la visione di una città efficiente e bella allo stesso tempo, un pensato e una realizzazione unita dalla creatività. Sono sempre i collegamenti quelli che affiorano, dunque, quando vogliamo cambiare, quando vogliamo rinnovare. Le arterie che percorrono la nostra città ci spingono a una collaborazione con essa, migliorano il nostro stile di vita, o lo peggiorano a seconda dei casi, e ci collegano l'un l'altro. Gli urbanisti ci insegnano che la competitività e lo sviluppo del territorio si esprimono anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e la semplificazione della farraginoso documentazione amministrativa. Modificare il territorio attraverso opere strutturali significa innanzitutto scendere a patti con le perdite, responsabilmente, perché reinterpretare il centro urbano, la periferia e l'ambiente in genere, significa cambiare per sempre la fisionomia di quella parte di territorio.

La città, in origine, s'inserisce in un contesto naturale che l'uomo ha modificato per insediarsi e il percorso posto in essere in questi anni ci sta riportando dove abbiamo iniziato: al centro di madre natura. Cerchiamo nelle città strade che non solo ci conducano al lavoro, a teatro, al cinema, in mezzo al costruito, ma anche al giardino pubblico, a quello spazio verde che ci permette di respirare un po' di ossigeno in mezzo al trambusto di *clacson* e di cemento. Un esempio: *Seoul*. La capitale è stata quasi completamente ricostruita dopo la guerra e l'urbanizzazione è cresciuta prepotente sulla spinta di ambiziosi finanziatori/imprenditori/politici e con un piano urbanistico (discutibilmente) sostenibile (la lungimiranza di una crescita e uno sviluppo eco-compatibile non era ancora forse pensabile nel pratico, sebbene l'etica ambientale si andasse affermando proprio in quegli anni). Nonostante i palazzi di oltre venticinque piani (*Korea Finance Building, Namsan Tower, World Trade Center* per citare alcuni esempi), le strade che si contorcono in questa immensa metropoli e la collegano tutta, i ponti sbalorditivi sul fiume Han che la attraversa al centro, *Seoul* è nata in base al metodo della divinazione degli elementi naturali, la geomanzia. L'origine appartiene dunque alla propiziazione cosmica.



Figura 1 – Vista di *Seoul* sul fiume *Han*

Teoricamente, l'*urban planning* di *Seoul* tenta di mantenere e preservare i connotati naturali della città che si trova incastonata tra le quattro montagne esterne. L'amministrazione locale ha iniziato una campagna per migliorare la qualità di vita dei propri cittadini (più di dieci milioni) proponendo la riqualificazione di aree che permettano alle persone un'esperienza nel *green* durante la loro giornata. A differenza della nostra pianificazione suddivisa per aree, *Seoul* punta a una pianificazione delle zone residenziali e delle zone lavorative che interagiscano tra loro, per vicinanza, per ridurre i costi inerenti al trasporto dei cittadini (e conseguentemente l'inquinamento dell'aria). All'interno della politica pianificatoria della città, il miglioramento del sistema infrastrutturale dei trasporti è al centro del dibattito: si punta a una circolazione stradale sicura, attenta alla gestione del traffico, alla costruzione di piste ciclabili e in generale ad ambienti stradali adatti al *comfort* dei pedoni. I progetti futuri che riguarderanno lo sviluppo di uno dei venticinque distretti cui è composta la città dovranno tenere conto di uno sviluppo sostenibile con la topografia naturale dei corsi d'acqua che intersecano la medesima, in modo da ridurre al minimo i costi prodotti da eventuali disastri ambientali (l'uso di energie alternative ed efficientamento energetico sono imposte dal piano regolatore in *primis*).



Figura II Master Plan City of Seoul - website Seoul Metropolitan Government

All'interno di questa politica di rigenerazione urbana, particolarmente degno di nota è il progetto di riqualificazione del canale artificiale *Cheong Gye Cheon* (acqua chiara della valle). Questo canale ha una storia particolare in quanto, durante la guerra tra le due Coree, era diventato coacervo d'insostenibili condizioni igieniche tali che, nel 1967, fu interrato e posto sopra di esso un'autostrada. Esso taglia il centro la città e all'epoca era riparo per i senza tetto e luogo di ritrovo per traffici illeciti. Nel 2002 l'ex sindaco *Myung Bak Lee* (che promise in campagna elettorale la riqualificazione del corso), investendo quasi settecento milioni di euro, ha dato avvio a una rigenerazione importante del canale, smantellando l'autostrada e creando un percorso pedonale di circa sei chilometri, ponti carrabili e pedonali e un museo posto alla fine del percorso. La politica può, la politica deve: fare le scelte utili, necessarie e belle. Questo progetto, anche se apparentemente è il risultato di una scelta che potrebbe sembrare evolvere verso il sostenibile, in realtà ha creato non pochi problemi. Essendo un canale artificiale, l'acqua è prelevata dal fiume *Han* e pompata meccanicamente nel canale; l'eliminazione dell'autostrada ha prodotto un inasprimento del traffico che confluisce nelle strade laterali al canale; infine le varie attività commerciali sono state ricollocate in aree adiacenti senza una precisa pianificazione. Non è facile scegliere e prevedere, investire e pianificare. Scegliere in maniera ponderata. La differenza è dettata dal corretto bilanciamento dei pro e dei contro. E il punto di vista delle persone? È possibile trovare lungo questi chilometri di canale cittadini che passeggiano o che solamente si soffermano a pensare davanti allo scorrere dell'acqua. Sono i pensieri che fluiscono insieme all'h2o. La popolazione ha quindi accolto con favore quest'opera nonostante i disagi che la sua rinascita ha comportato. Analizziamo oggettivamente gli elementi della matrice di questo progetto: la promessa elettorale/politica, la centralità dell'opera, il traffico, il verde, il *welfare* sociale, l'aspettativa, il valore economico di realizzazione, gli investitori, i realizzatori, i fruitori finali. Tutti

gli elementi elencati hanno uno sguardo sia decisionale sia personale, a riprova del fatto che le scelte hanno ripercussioni non lineari ma circolari. Il punto di vista della città è il cittadino, ivi compreso il sindaco, il quale ha l'ulteriore responsabilità della scelta necessaria e comune. In una città come *Seoul* che prospera nel cemento, le persone non si sono ribellate nemmeno davanti al disagio evidente di una congestione di un intero quartiere (sei chilometri di strada in meno sono tanti quando a percorrerla possono essere una potenzialità di almeno 2 milioni di abitanti, l'equivalente di quasi tutta Roma). Eppure l'esigenza di un ambiente verde, la necessità di riallacciarsi alle origini è stata determinante in questo scenario. La politica dell'attuale amministrazione di *Seoul* è di informare il cittadino circa le azioni sostenibili che la stessa sta attuando, con l'utilizzo di ogni tipo di tecnologia e spingendolo ad agire con consapevolezza verso l'ambiente. E' una scelta politica, spingere «al fare» oltre che fare.

Esempio diverso è *Curitiba*, considerata la capitale sostenibile del Brasile. La sua evoluzione è collegata in *primis* al sindaco che l'ha governata per due mandati, Jaime Lerner. Negli anni sessanta l'amministrazione locale voleva demolire palazzi storici per far spazio a nuove strade e viadotti (non a caso, le strade). In città così popolate l'esigenza di una fluidificazione del traffico è quasi vitale. Il giovane Jaime Lerner, appena uscito dall'università, si oppose a questa violenta pianificazione e realizzò un progetto che ponesse al centro le esigenze dei cittadini. Un amore durato vent'anni che ha portato una città di passaggio a diventare invece esempio premiato dall'Onu per il programma riciclo dei rifiuti e primo esempio di sostenibilità ambientale (quando l'amore per il proprio lavoro diventa visione e realizzazione). Oggi *Curitiba* ha messo a disposizione per i propri cittadini circa 52 metri quadrati di verde urbano per abitante, 152 chilometri quadrati di pista ciclabile, nel 1972 è stata creata la prima isola pedonale al mondo, un sistema di trasporti innovativo usato dall'85% della popolazione cittadina e non. La gestione del traffico è metodica: una corsia per i veicoli che portano fuori città, una corsia per velocizzare gli spostamenti in città e una corsia a doppio senso centrale per il trasporto pubblico, creata per agevolare le persone. Inoltre, la cultura del riciclo: le aree verdi sono tutte dotate di cassonetti per la raccolta differenziata, e la partecipazione dei cittadini al riciclo e riutilizzo è pari a circa il 90%. Il riciclo non è fine a se stesso: il cittadino può scambiare il rifiuto che sarà riciclato con materie prime o servizi e i proventi realizzati da questo ciclo sono impiegati virtuosamente per finalità sociali. Questo porta l'uso corretto della conoscenza e la volontà delle persone: un miglioramento visibile e condiviso. *Curitiba* è una città esempio da più di cinquantenni. In questo caso la politica «ha fatto» più che

proporzionalmente per il cittadino e quest'ultimo, godendo del benessere creato, ha restituito all'ambiente.



Figura III *Botanical Garden Curitiba*- Foto Bruno Adamo on *Unsplash*

Il ventaglio decisionale delle due città portate ad esempio riflettono due modi di vivere e pensare le città. Sono lo specchio di due culture.

Il bene comune: il Pontefice ci ha ricordato nella prima Enciclica ambientale della storia (*Laudato si*) che la «nostra casa comune è anche come una sorella, con la quale condividiamo l'esistenza, e come una madre bella che ci accoglie tra le sue braccia». Non possiamo dunque discernere noi stessi dal luogo in cui abitiamo. Il concetto è ampio, noi siamo la casa ed essa è noi, inquinare la terra in cui viviamo, equivale a inquinare noi stessi. Il bene comune si traduce in un principio contenuto nella nostra mente che necessita di cultura per crescere nel dialogo di uno sviluppo sostenibile ed evolversi in quello integrale. E' matematica dell'essenza che si esprime in un dualismo binario tra creato e creazione che non dimentica il concetto di bellezza («Alla fine ci incontreremo faccia a faccia con l'infinita bellezza di Dio»). Non solo: il punto di partenza per uno sviluppo sostenibile e integrale è l'ambiente nella nostra mente. L'inesatta conoscenza di noi stessi, e quindi del creato, comporta che l'uomo agisca inquinando. L'accettazione di chi siamo potrebbe essere una via per accogliere e migliorare il mondo in cui viviamo senza entrare nella distorta legge del dominio che imponiamo molto spesso al creato (e a noi stessi). Già *Kant* nel settecento aspirava a un equilibrio tra ciò che è natura e ciò che è riflessione intima. Nel novecento poi *Leopold* ha

introdotto la c.d. etica della terra, attraverso la quale ha sostenuto che nel sistema d'interazioni bilaterali e paritetiche tra uomo e natura, è necessario considerare quest'ultima quale bene primario e non susseguente all'uomo. Uomo e natura fanno parte del medesimo ecosistema, in funzione infinita e circolare. Inoltre non dobbiamo solamente rispettarci/rispettare noi stessi e il cosmo tutto, dobbiamo altresì comprendere che possiamo essere una volta soltanto e le nostre azioni poste in essere, sono dunque irrevocabili.

L'uso sapiente della conoscenza comporta la comprensione dell'ambiente e una corretta gestione del territorio. E' visione di un modello ecologico integrale che deve essere condiviso da tutti poiché l'inquinamento non conosce confini. E' possibile aspirare a progettare una città ideale e avere tanti esempi come *Curitiba*, però non è sufficiente. La stessa *Seoul* è periodicamente invasa dalle emissioni inquinanti dalla Cina e la campagna di pianificazione urbana consultiva e i progetti pilota per contenere l'inquinamento atmosferico possono fare poco se i paesi limitrofi (o lontani – Usa) non adottano misure volte a tutelare l'ambiente e il clima. Non a caso il Papa parla di ecologia integrale (intero; rendere completo).

La condivisione della conoscenza appare l'unica strada che possa portare un futuro diverso ed equo alle generazioni che ci succederanno. Che cosa possiamo fare se non regalare una segmentazione cittadina che viva la perequazione degli spazi. E' possibile chiamarla giustizia ambientale, conservazione in evoluzione. Pensare l'ambiente comporta l'eliminazione dei confini, territoriali e mentali, attraverso l'arbitrio della cultura, con l'obiettivo di minimizzare le perdite e accettare la responsabilità delle proprie azioni nel cambiamento.

Bibliografia

- Carones M. Hang Joon Gio, Scalingi L. (2018), *Costruire contesti – II: carte e progetti per Seoul*, Maurizio Carones & Luca Scalingi
- Merchant C. (1988), *La morte della natura: donne, Ecologia e Rivoluzione scientifica*. Milano: Garzanti.
- Poggio A. (2013), *Le città sostenibili*, Milano: Mondadori Bruno.
- Tallachini M. (1998), *Etiche della Terra: antologia di filosofia dell'ambiente*. Milano: Vita e Pensiero.
- Enciclica *Laudato si'*: http://w2.vatican.va/content/francesco/it/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.html
- Seoul Urban Planning*: <http://english.seoul.go.kr/policy-information/urban-planning/urban-planning/1-2030-seoul-basic-urban-plan/>

*Consulente Pubblico Energie Rinnovabili e Ambientale, Pianificazione Territoriale ed Efficientamento Energetico