

Il futuro della città è senza traffico

Articolo di Edwin Heathcote pubblicato sul Financial Times

Cinquant'anni fa, il Greater London Council stava lavorando a un nuovo ambizioso piano per Londra. Si trattava di radere al suolo Covent Garden, Piccadilly Circus e gran parte del West End, oltre a Islington e Kensington, e costruire autostrade attraverso quei distretti.

Sembra incredibile ora: se i quartieri più interessanti dal punto di vista architettonico di una città dovessero essere distrutti, dove andrebbero comunque tutti quanti?

Il punto, ovviamente, non era la destinazione ma l'auto. Nel dopoguerra, le città di tutto il mondo venivano ridisegnate non per le persone ma per le automobili. Anche se alla fine si è concretizzato ben poco dello schema, è stato un bizzarro interludio dal quale, sorprendentemente, non ci siamo ripresi del tutto.

I grandi cervelli del modernismo – Le Corbusier, Frank Lloyd Wright e altri – erano fissati sulla costruzione di case circondate dal verde e dall'aria fresca, disdegnando le restrizioni delle città storiche piene di vicoli bui e piccole piazze. La *Ville Radieuse* ("Città radiante") di Corbusier degli anni '20 prevedeva una Parigi ricostruita di blocchi di lastre collegati da autostrade a più corsie.

Nel 1932, Wright rispose con un concetto che chiamò *Broadacre City*: infinite case suburbane a pochi piani in un ambiente di praterie naturali, un'intera città dedicata all'automobile. I pianificatori Patrick Abercrombie e Robert Moses immaginavano la Londra del dopoguerra e la New York rispettivamente come reti di strade, con le baraccopoli nel mezzo demolite. Quelle baraccopoli, da Notting Hill a SoHo, sono oggi tra i quartieri

urbani più desiderabili al mondo.

Al centro di piani modernisti come questi c'erano sistemi in cui il traffico sarebbe stato separato dai pedoni tramite cavalcavia e passaggi pedonali a più livelli. Frammenti di questa visione sopravvivono in molti luoghi, ma proprio come la suddivisione in zone della città – separando vita, lavoro, tempo libero e commercio – si è rivelata mortale per la vita di tutti i giorni, così *l'apartheid del traffico e delle persone* non è mai decollato. E, non importa quanti cavalcavia abbia costruito una città, il traffico continua ad aumentare.

Recentemente c'è stata una grande attenzione sui cambiamenti nella mobilità. Leggiamo di AV o auto a guida autonoma, della "città dei 15 minuti", dell'impatto rivoluzionario delle innovazioni nella "micromobilità" come veicoli elettrici, biciclette a noleggio e scooter. Siamo consapevoli degli effetti catastrofici del cambiamento climatico.

Eppure non sembra cambiare molto. Le 6 auto più vendute negli Stati Uniti sono tutte bestie grosse come SUV e pick-up. Negli Stati Uniti e nel Regno Unito, la maggior parte delle abitazioni continua a essere costruita su sviluppi poco collegati e con poche strutture. Per molte persone, la guida rimane l'unica opzione.

Cosa potrebbe cambiare, cosa dovrebbe cambiare nelle nostre città e nella loro architettura?

La prima cosa da capire è che le auto occupano un'enorme quantità di spazio. In alcune città, più della metà di tutto lo spazio pubblico è dedicato alle auto private, in movimento o ferme, nonostante siano incredibilmente inefficienti nello spostare le persone rispetto ai trasporti pubblici. Si stima che negli Stati Uniti ci siano 1 miliardo di posti auto, 4 per ogni auto. Alcuni studi raddoppiano la cifra.

L'arrivo delle auto a guida autonoma è stato propagandato come una risposta. Si dice che i veicoli chiamati e in cui si

condividere il viaggio possono far scendere i passeggeri e passare al viaggio successivo senza parcheggio. Ma è davvero così? Non potrebbero portare a più traffico sulle strade? Perché aspettare un autobus se potresti partecipare a una riunione Zoom privata o guardare un film mentre guidi? E quali sarebbero gli effetti allora sulle persone che non possono permettersi un tale comfort e sono bloccate sui trasporti pubblici sempre meno finanziati?

Un'altra opzione, forse, sta nel migliorare la rete della mobilità, aumentando l'efficienza dei collegamenti tra mezzi pubblici, noleggio bici e scooter, ride sharing e quant'altro possa arrivare.

La pandemia ha esacerbato la nostra dipendenza dalle consegne a domicilio, che ovviamente ha aumentato il traffico. I robot potrebbero occuparsene? O droni? Come potrebbero cambiare le nostre case se avessimo bisogno di docking station o balconi per le consegne in aereo? I robot rotanti diventeranno una minaccia sui marciapiedi? Dalle consegne di cibo ai fiori, una quantità crescente di traffico urbano ora viaggia in bici da carico. Ottimo, ma questo richiederà piste ciclabili più grandi e migliori. I consigli comunali eletti democraticamente oseranno togliere ancora più spazio ai conducenti?

Per un po', il Covid-19 ci ha fatto intravedere città praticamente senza auto. È stato inquietante acquisire una prospettiva radicalmente nuova e camminare in mezzo a strade solitamente soffocate dal traffico. L'espansione della ristorazione all'aperto negli ex parcheggi ha rivelato un tipo di città molto diverso e più piacevole. Il programma *Open Restaurants* di New York ha dato ai ristoranti il permesso rapido di allestire tavoli e bancarelle nelle strade; La Soho di Londra è stata sconvolta da nuove terrazze. Entrambi sono in fase di revisione, ma hanno lasciato il gusto del mangiare per strada. A San Francisco, nel frattempo, i pianificatori hanno aperto la strada ai "parklet" al posto dei parcheggi, sacche di verde che potrebbero essere utilizzate come mini-

parchi giochi, parchi o *caffè pop-up* (sistemi di costruzione flessibili e modulari per la realizzazione di locali).

Se i veicoli a guida autonoma dovessero mai arrivare, potrebbero liberare enormi tratti di spazio. L'auto media viene guidata solo il 5% del tempo. È stato stimato che a Londra l'area adibita a parcheggio corrisponda alle dimensioni di 10 nuovi Hyde Park. E se le auto autonome riusciranno a rendere almeno in parte obsoleto il parcheggio su strada, le città guadagneranno enormi quantità di spazio extra.

Quanto ai parcheggi, vuoti per la maggior parte del tempo, potrebbero sembrare irrecuperabili. Ma anche loro possono essere riproposti. Un parcheggio a sud di Londra è stato integrato da una galleria sul tetto, un'orchestra residente e studi. A Miami, un decennio fa, gli architetti Herzog & de Meuron hanno creato 1111 Lincoln Road, un arioso pezzo di modernismo tropicale che ospita nella sua dinamica struttura a pila di cemento una boutique, uno spazio per eventi e alcune incredibili viste sulla città – mentre funziona anche come un parcheggio.

Per gran parte degli ultimi 70 anni, la pianificazione urbana è stata delegata agli ingegneri e la città è stata intesa come un meccanismo per facilitare i flussi di traffico. Quell'età sta calando e i sindaci delle città metropolitane si sono nuovamente impegnati con la sfera pubblica. La "città dei 15 minuti" di Parigi, guidata dal sindaco Anne Hidalgo, è il più noto dei progetti di decentramento e mira a ridurre le distanze che le persone devono percorrere garantendo che negozi, scuole, uffici e servizi comunali siano tutti accessibili localmente, sovvenzionando le imprese ove necessario e utilizzando terreni di proprietà del governo per costruirli. Il Covid ha dato una spinta anche a queste idee. Se le persone saranno sempre più in grado di lavorare da casa, le aree residenziali diventeranno più importanti che mai.

Questa mossa per migliorare i quartieri esterni rappresenta

forse il futuro più promettente e la sfida più grande. Il problema che molti di questi luoghi devono affrontare è il traffico. Poiché i veicoli sono stati esclusi dai centri urbani a causa di pedaggi stradali, limitazioni al traffico e ai parcheggi, sono stati spinti verso le periferie. Schemi di moderazione del traffico, limiti di velocità ridotti, chiusura delle strade e sostituzione dei parcheggi con parchi possono fare la loro parte, almeno fino a quando non incontrano una forte opposizione locale.

Sono proprio le periferie, quasi interamente dipendenti dall'auto, il luogo dove dovrà avvenire il vero cambiamento. Possono essere densificati e intensificati? Se la consegna il giorno successivo sta uccidendo i centri commerciali, potrebbero loro – e i loro enormi parcheggi – diventare qualcos'altro? Qualcosa di più sociale? Alcuni centri commerciali statunitensi sono stati convertiti in comunità per pensionati, altri in centri medici. Se le auto autonome condivise e trasporti pubblici migliorati, nuovi tram, metropolitana leggera e biciclette sicure renderanno più facile vivere ai margini delle città per le popolazioni più povere, le cose potrebbero cambiare rapidamente. I centri commerciali fantasma potrebbero diventare sedi di laboratori e aziende che faticano a prendere piede nelle città.

Il problema, ovviamente, è che l'imminente catastrofe climatica richiede di rinunciare alle auto tradizionali ora – e nessun governo sembra sostenerlo. Le nuove città visionarie dei modernisti un secolo fa non si sono materializzate; la lezione dovrebbe essere che, se vogliamo che le cose accadano, dobbiamo adattare il nostro ambiente costruito esistente.

La risposta non è demolire centri, edifici utili o grandi progetti ingegneristici, ma fare ciò che potremmo chiamare agopuntura urbana: creare città e periferie più percorribili e accessibili, in cui le cose di cui abbiamo bisogno siano locali e le cose che desideriamo siano raggiungibili con mezzi pubblici efficienti ed economici. Questo posto potrebbe

sembrare, in effetti, molto simile a una città storica. Gli architetti stanno ancora progettando nuovi aeroporti e fantasticando su piani urbani verdi visionari. Hanno bisogno di riorientare lo sguardo su ciò che c'è già, mentre è ancora abitabile.