

PRIORITÀ E SFIDE AMBIENTALI PER L'URBANISTICA CONTEMPORANEA. APPROCCI, OPPORTUNITÀ E PROSPETTIVE DELLA CITTÀ DI PROSSIMITÀ

Il mio percorso di ricerca tenta di indagare come lo strumento della città di prossimità possa affrontare le questioni climatiche ed ambientali, riscontrabili all'interno delle nostre città, osservandone opportunità, potenzialità e criticità.

Lo strumento della città di prossimità solo all'apparenza sembra essere nuovo. Esso riemerge con forza in questi ultimi anni all'interno del panorama delle tecniche e degli strumenti applicativi in campo urbanistico. È attraverso la letteratura, come gli scritti di Carlos Moreno ed Ezio Manzini, che è possibile fornire una prima definizione del modello, partendo dal concetto generico di prossimità, che sottolinea una dimensione di vicinanza non solo spaziale ma anche sentimentale. O ancora, la città di prossimità si costituisce attraverso un insieme di elementi che entrano in relazione fra di loro, comprendendo non solo l'uomo ma anche tutto ciò che di vivente e non lo circonda. Questi elementi, inoltre, sono caratterizzati da proprietà relazionali e proprietà funzionali.

Delle prime (**Proprietà relazionali**) fanno parte tutte quelle proprietà generative di socialità. Nelle **proprietà funzionali** rientrano, invece, tutti quegli elementi fondamentali per lo svolgimento di tutte le nostre funzioni vitali, comprendendo anche mondo fisico, animale e vegetale. È dall'integrazione di queste due tipologie di proprietà che è possibile realizzare **sistemi di prossimità**, in cui si localizzano una varietà di funzioni, attorno alle quali gravitano una serie di relazioni che mettono in contatto tra loro gli abitanti.

In termini puramente pratici la città di prossimità viene declinata in vari contesti, nell'intento di realizzare un modello urbano in cui ogni abitante può soddisfare i propri bisogni quotidiani, in una dimensione di breve distanza dalla propria abitazione.

Attraverso lo studio di diversi casi applicativi ci si è cominciati ad interrogare se lo strumento della città di prossimità potesse essere un dispositivo valido nella risoluzione delle problematiche ambientali riscontrabili oggi nelle diverse aree urbane, dando, dunque, all'ambiente l'importanza che giustamente merita. Nello specifico, la mia attenzione si è concentrata su quattro città in particolare, in cui lo strumento della città di prossimità appare più completo nella chiarezza d'intenti e nel set di azioni e strategie impiegate: **Parigi** e **Barcellona**, che offrono interventi specifici ed episodici; **Portland** e **Melbourne**, che prevedono l'integrazione del modello della città di prossimità direttamente all'interno del piano urbanistico della città.

La città dei 15 minuti è stata teorizzata nel 2016 da Carlos Moreno, il quale ha introdotto una nuova concezione di crono-urbanismo, in cui le dimensioni di tempo e spazio riacquisiscono centralità nell'organizzazione della città: l'amministrazione di Parigi promuove così un programma per assicurare a tutti gli abitanti la possibilità di accedere ai servizi essenziali entro un tempo di percorrenza contenuto, pari a 15 minuti e poter soddisfare le sei funzioni sociali urbane essenziali: abitare, lavorare, imparare, prendersi cura, rifornirsi e divertirsi. Nello specifico è necessario che gli agglomerati urbani vengano trasformati in città policentriche, basate su quattro componenti essenziali: prossimità, diversità, densità e digitalizzazione.

A **Barcellona**, attraverso la reinterpretazione della griglia ottocentesca del Plan Cerdà scaturisce un nuovo programma per la riorganizzazione del traffico veicolare che prevede la realizzazione di una rete di macro-isolati di circa 400 m x 400 m (9 isolati). Come è possibile vedere dallo schema più in grande, lungo il perimetro di questi superblocchi corrono le strade dedicate al traffico automobilistico e al trasporto pubblico, con una velocità massima di 50 km/h, mentre le strade interne prediligono la mobilità pedonale e ciclistica: l'accesso alle auto non è vietato, ma la loro velocità deve essere inferiore ai 10 km/h.

Il Piano di Portland propone la strategia "Healthy Connected City". Essa, infatti, mira alla realizzazione di quartieri sicuri e completi, collegati da una rete di strade verdi cittadine in cui i sistemi di mobilità dolce si integrano con componenti naturali ed ecologiche, al fine di poter migliorare la salute umana e ambientale urbana. Per far ciò, il piano introduce la nozione del "**Complete Neighborhoods**", che da concretezza al concetto di prossimità. Un quartiere completo è un quartiere in cui le persone hanno un accesso sicuro ai beni e ai servizi necessari (opzioni abitative, negozi di alimentari, scuole, spazi pubblici e strutture ricreative).

In linea con le strategie del Piano generale della città, l'amministrazione ha promosso il programma pilota "20-Minute Neighbourhoods. Creating a more livable Melbourne", per la realizzazione di quartieri in cui poter soddisfare le esigenze quotidiane degli abitanti entro un raggio di 20 minuti a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici locali, dalla loro casa. I quartieri di 20 minuti includono una serie di **17 funzioni urbane economiche, sociali e ambientali**, ognuna delle quali è sviluppata attraverso politiche urbane integrate legate all'educazione, all'alimentazione, al lavoro, al trasporto pubblico, all'abitazione e all'ambiente.

Dallo studio dei diversi casi applicativi emergono alcune componenti essenziali che stanno alla base del modello della città di prossimità: le **funzioni e attività**, ovvero tutti quei servizi pubblici esistenti necessari all'interno del quartiere; i **collegamenti spaziali**, cioè gli elementi lineari di connessione fisica che permettono all'abitante di poter spostarsi da un luogo all'altro della città (reti diffuse ed efficienti ciclo-pedonale e di trasporto pubblico su ferro); i **collegamenti virtuali**, che comprendono tutte quelle infrastrutture virtuali e tecnologie digitali che implementano e facilitano la fornitura dei servizi al cittadino, limitando il bisogno di spostarsi in città.

Sempre dallo studio dei modelli applicati nelle città presentate precedentemente è possibile rintracciare una serie di **obiettivi** comuni che la città di prossimità cerca di perseguire. 1) **Soddisfare le esigenze del cittadino**, fornendo i servizi pubblici necessari al soddisfacimento del fabbisogno degli abitanti; 2) **Offrire una città più equa e inclusiva**, attraverso la partecipazione della popolazione locale nella trasformazione dello spazio urbano; 3) **Migliorare la salute e il benessere**, favorendo gli spostamenti attivi a piedi o in bicicletta; 4) **Garantire una spinta all'economia locale**, attraverso la concentrazione della popolazione in una dimensione di prossimità; 5) **Migliorare la qualità ambientale**, promuovendo la realizzazione di contesti urbani più sani e verdi. L'ultimo obiettivo è affrontato solo parzialmente e necessita di azioni più incisive ed efficaci. Infatti, l'ambiente non viene ancora visto come dimensione estremamente necessaria della città, ma ricopre il ruolo di **destinatario primario indiretto** rispetto ai fabbisogni ed alle necessità umane. Un ambiente che non deve essere immaginato solo alla scala di quartiere, ma a quella urbana e territoriale

Ma perché è così importante intervenire in città rispetto alle tematiche ambientali?

Innanzitutto, nonostante le città ricoprano solamente il 2% della superficie terrestre, è qui che si concentra più della metà della popolazione mondiale. Inoltre, se teniamo presente che le risorse naturali della Terra non sono infinite, ma sussiste un vincolo globale di sommatoria da rispettare, per il regolare svolgimento di tutti quei processi che mantengono l'equilibrio del nostro pianeta, sono proprio le città che producono oltre il 70% delle emissioni di gas serra e consumano i 2/3 della disponibilità energetica globale. Dunque, la ricerca è proceduta con l'individuazione delle principali problematiche ambientali che tendenzialmente possono essere riscontrate nelle diverse aree urbane, individuandone sostanzialmente 5. Approvvigionamento di cibo, acqua ed energia. L'inquinamento di aria, acqua e suolo. La salute ed il benessere umano. Gli eventi climatici estremi, come i fenomeni di *run-off* o le isole di calore per esempio. La perdita di biodiversità. Tutte queste problematiche incidono in maniera diretta sull'ambiente dei sistemi urbani, sulla loro resilienza, sulla salute degli ecosistemi e della società umana.

In che modo la città di prossimità può intervenire su queste problematiche?

Approvvigionamento di beni alimentari ed energia sono due tra le più grandi sfide della contemporaneità. La città di prossimità offre l'occasione di poter realizzare **centri di produzione e consumo locale**, al fine di poter costruire metabolismi circolari e sostenibili, che facciano affidamento alle risorse autoctone di ogni territorio. Nel caso dell'approvvigionamento di beni alimentari è possibile adoperare interventi che fanno leva **sull'agricoltura urbana**, attraverso la realizzazione di orti comunitari e giardini condivisi. Per quanto riguarda la produzione d'energia, invece, è rilevante l'implementazione delle cosiddette **comunità energetiche**, gruppi di soggetti in grado di produrre, consumare e condividere energia da fonti rinnovabili.

La città di prossimità, attraverso un **sistema trasportistico diffuso, efficiente ed intermodale**, composto da reti di mobilità lenta e mezzi pubblici elettrici, favorisce la riduzione delle emissioni di CO₂ ed incide positivamente sulla salute delle persone che possono godere di spostamenti attivi ed aria più pulita. L'importanza della necessità di agire sul settore del trasporto la si può osservare da una serie di dati: il 14% delle emissioni di CO₂ annuali, infatti, è attribuito al settore dei trasporti, di cui il 72% proviene da veicoli stradali.

La **natura** costituisce un **ingrediente progettuale multi-scopo**, in grado di intervenire positivamente su una pluralità di questioni. Essa partecipa nella riduzione delle emissioni di CO₂, stoccando il carbonio rilasciato dalle attività umane e purificando l'aria, favorisce l'abbattimento del fenomeno dell'isola di calore, consente il drenaggio delle acque superficiali, fornisce servizi ecosistemici agli abitanti, nonché rappresenta una forma di abbellimento. In questo caso, attraverso la città di prossimità, non si fa riferimento solamente alle aree a verde attrezzato ma ad una **dotazione ecologica-naturale più ampia**.

È possibile, dunque, dare all'ambiente l'attenzione che merita in città? Per rispondere a questa domanda è necessario adottare un approccio di tipo olistico, e trasformare l'ambiente in una vera e propria esigenza umana.

I benefici di questo approccio risiedono nella possibilità di poter rispondere efficacemente alle sfide climatiche ed ambientali alla scala locale, sottolineando l'importanza di sistemi di verde diffuso alla scala di quartiere, che relazionandosi tra di loro costituiscono i tasselli di un'**infrastruttura ecologica e naturalistica** alla scala più

ampia, urbana e territoriale. In questo disegno multi-scalare viene data centralità alla qualità del vivere dell'uomo, ma anche delle specie animali e vegetali, in un ambiente protetto, fornendo stabilità e varietà agli habitat urbani.

Ecco perché, come Manzini, credo fermamente che la città di prossimità sia uno scenario progettuale e non una proposta utopica.