

Ma quanto è verde la città!

Le metropoli si rivelano un modello più razionale di utilizzo di risorse scarse come spazio ed energia

di Edoardo Croci

Qual è la città più sostenibile del XXI secolo? Per David Owen, giornalista del New Yorker e autore di Green Metropolis (Egea, 2010), potrebbe essere New York, anzi il suo cuore pulsante Manhattan. Alla sorprendente conclusione arriva ribaltando una serie di luoghi comuni che contrappongono le virtù della campagna naturale ai mali della città artificiale.

In realtà già da qualche tempo gli urbanisti hanno individuato i vantaggi ambientali della “città densa”: minor consumo di suolo, maggiore efficienza energetica, migliori servizi di trasporto pubblico di massa, facile accessibilità a piedi ai servizi pubblici e privati. Si tratta di vantaggi “potenziali” perché necessitano, per essere effettivamente conseguiti, di politiche pubbliche adeguate.

In primo luogo deve realizzarsi un efficace coordinamento fra lo sviluppo urbanistico e le infrastrutture dei sistemi di trasporto: dalle metropolitane e dai sistemi di trasporto rapidi, ai servizi flessibili e personalizzati come car sharing, bike sharing e servizi a chiamata, fino alle reti di percorsi ciclabili e pedonali. La distribuzione dei servizi sul territorio deve essere capillare e inserita in quartieri polifunzionali, dove siano compresenti abitazioni, uffici e negozi.

Incentivi e disincentivi economici possono poi rendere efficiente l’uso di una risorsa scarsa come lo spazio pubblico urbano (sosta a pagamento, “road pricing”) e favorire il contenimento dei costi energetici relativi agli edifici in ragione del valore degli spazi e della possibilità di centralizzare la generazione del calore e distribuirlo mediante reti di teleriscaldamento.

Le statistiche internazionali confermano la maggiore sostenibilità del modello di città densa. A questo proposito il rapporto Ocse Competitive cities and climate change (2009) prende in considerazione anche Milano fra le città che hanno avviato misure efficaci in questa direzione soprattutto nel campo del contenimento dell’uso dell’auto. Del resto l’aumento della popolazione mondiale, la crescente urbanizzazione e la necessità di affrontare sfide globali come il cambiamento climatico spingono in questa direzione.

All’opposto il fenomeno dell’urban sprawl, con l’allargamento incontrollato degli insediamenti abitativi intorno alle città e la creazione di quartieri monofunzionali (aree residenziali, centri direzionali, mall commerciali) raggiungibili solo in auto rappresenta un modello di sviluppo insostenibile. Owen mette in evidenza come questo modello sia frutto dell’utopia fordista dell’era dell’automobile per tutti. Henry Ford definiva la grande città “un bubbone pestifero” e vedeva nell’auto uno strumento di liberazione dell’umanità.

Solo oggi ci rendiamo conto che la costruzione di spazi urbani a misura d’auto e il pendolarismo fra le città e gli spazi suburbani comportano esternalità (inquinamento, congestione, danni alla salute, ecc.) che compromettono la nostra qualità di vita. Nella vecchia Europa, dove le città sono

preesistenti all'automobile, la forzatura e la perdita di benessere sono ancora più evidenti. Non possiamo tuttavia aspettarci che questo problema collettivo venga risolto esclusivamente mediante azioni frutto di una responsabilizzazione individuale. La letteratura sui beni comuni (come è la qualità degli spazi urbani) ci insegna che per tutelarli efficacemente è necessario definire delle regole per il loro uso.

Che poi la città ideale sia davvero New York è da vedersi. A metterlo in dubbio è lo stesso Owen: nell'ultima pagina del libro ci rivela che vive nel Connecticut a 90 miglia da Manhattan in una villetta con giardino!