

Più efficiente e meglio raggiungibile, ma la città di domani rimarrà anche bella?

Ambiente urbano. Manfredi Catella, amministratore delegato di Hines Italia, che sta sviluppando il progetto Porta Nuova, e l'ex assessore Edoardo Croci, direttore di ricerca allo Iefe Bocconi, si confrontano sul concetto di sostenibilità degli edifici e del territorio
di Davide Ripamonti

La verde, bucolica e, soprattutto, ecologica campagna ha perso gran parte del suo fascino. Negli ultimi tempi chi desidera abitare in un contesto sostenibile ha incominciato a rivalutare le virtù della città, ambiente artificiale per definizione, contrapposte a una campagna sì naturale ma ormai violentemente defraudata del suo ruolo di polmone verde per le città da un'urbanizzazione selvaggia e incontrollata. Ma è davvero così e, soprattutto, quali sono i grandi temi attorno ai quali si decide il futuro delle moderne città sostenibili? Di questo hanno discusso **Manfredi Catella**, amministratore delegato di Hines Italia, emanazione dell'omonimo colosso immobiliare americano che sta sviluppando a Milano il progetto Porta Nuova sulle aree Garibaldi-Repubblica-Isola, e **Edoardo Croci**, direttore di ricerca presso l'Istituto di economia e politica dell'energia e dell'ambiente (Iefe) dell'Università Bocconi, nonché assessore alla mobilità, trasporti e ambiente del Comune di Milano dal 2006 al 2009, secondo i diversi punti di vista del costruttore moderno e attento alle esigenze ambientali e dello studioso e politico promotore, durante il suo mandato, di provvedimenti come Ecopass e il bike sharing.

Quali possono essere considerati gli aspetti rilevanti per poter definire una città "sostenibile"?

EDOARDO CROCI Oggi la sostenibilità costituisce un fattore competitivo fondamentale per una città. A mio parere ci sono tre ambiti prioritari per valutare la qualità urbana. Il primo è l'aspetto della salute. Una città sana, a misura di cittadino, deve dotarsi di regole e servizi ambientali che consentano di tutelare la salute: qualità dell'acqua, qualità dell'aria e un efficiente smaltimento dei rifiuti. Il secondo aspetto è quello delle relazioni: mobilità, socialità, business. E a questo scopo, per permettere cioè agli abitanti di godere in pieno delle opportunità e dei servizi offerti dalla città, è necessario che il tessuto urbano da una parte e le infrastrutture e la rete dei servizi di trasporto pubblico dall'altra si sviluppino di pari passo. Infine, vi è l'aspetto della bellezza, tema particolarmente importante in Italia rispetto ad altri paesi. Le nostre città si contraddistinguono per identità, storia e cultura, di cui dobbiamo tenere conto; in altre realtà, penso alla Cina e ai paesi della penisola arabica, queste preesistenze assumono minor rilievo e si possono quindi costruire quartieri o addirittura città totalmente nuove badando solo all'aspetto funzionale.

MANFREDI CATELLA A mio parere il tema principale riguarda le infrastrutture e gli spostamenti da e verso la città. In un'ottica di densificazione, che è una delle caratteristiche principali che rendono una città sostenibile, avere infrastrutture adeguate è una forte spinta in questa direzione. Se pensiamo a Milano, per esempio, la presenza nella stessa zona della Stazione Centrale e della Stazione Garibaldi, entrambe interessate dall'alta velocità che permette di andare in 45' a Torino e in meno di 3 ore a Roma, genera una geografia degli spostamenti assolutamente vantaggiosa, capace di generare un naturale risparmio di tempo e risorse a vantaggio delle persone che vivono e lavorano in città, e rappresentano quindi un incentivo fortissimo a edificare in queste aree.

Le città italiane sono accusate spesso di avere un patrimonio immobiliare obsoleto (solo lo 0,5% delle abitazioni milanesi è in categoria A in quanto a consumi energetici), quindi poco funzionale in direzione della città sostenibile. È effettivamente così?

CATELLA A differenza della maggior parte delle città europee, da Londra a Parigi, da Madrid ad Amburgo, Stoccolma, Berlino e molte altre, dove il patrimonio immobiliare è stato aggiornato, provvedendo a ristrutturare o costruendo ex novo, le città italiane, dopo la costruzione massiccia del dopoguerra, sono ancora sostanzialmente in fase di stallo. Ed è difficile immaginare delle città sostenibili pensando di mantenere l'esistente. Ma questo ritardo può essere volto in positivo: finalmente l'Italia si appresta a intraprendere questa strada in un'epoca storica in cui l'attenzione all'ambiente non è più considerata un tema di marketing, bensì è diventata sostanziale (basti pensare al risparmio energetico). In Italia dunque stiamo affrontando il tema della "sostituzione" e dell'aggiornamento con una coscienza e una responsabilità più forti rispetto ad altri paesi e abbiamo quindi l'opportunità di creare una leadership nella sostenibilità ambientale proprio perché partiamo adesso.

CROCI Sono d'accordo... Sostituire vecchi edifici, purché senza valore storico, con nuove costruzioni è un modo per raggiungere livelli di efficienza energetica molto più elevati. Energia e mobilità sono infatti le due principali cause di emissioni inquinanti nelle città. Ci sono ottime ragioni economiche ed ambientali per intervenire su questi ambiti prima che sia la stessa normativa europea, come sta avvenendo, ad imporci di costruire città sostenibili.

A Roma, però, la proposta del sindaco Alemanno di costruire quartieri dotati di grattacieli più alti della cupola di San Pietro ha provocato una serie di reazioni, nel nome del rispetto del contesto urbano e del paesaggio...

CROCI Non mi scandalizzerei se a Roma si costruissero edifici più alti di San Pietro, purché in quartieri nuovi, ben serviti dai mezzi pubblici, che recuperino un territorio degradato. A Milano la straordinaria occasione di riqualificazione urbana è costituita proprio dal recupero delle aree degradate, come quelle ex industriali ed ex ferroviarie, dove si può costruire con una densità maggiore ed in altezza per avere maggiori spazi verdi, portando contestualmente, e questa è condizione essenziale, dei mezzi di trasporto pubblico di massa. A Londra Renzo Piano sta realizzando un grattacielo privo di parcheggi, non per dimenticanza, ma perché è accessibile con sei linee della metropolitana e quindi si può fare a meno dell'auto. Questa secondo me è la sfida di tutte le città europee ed è anche il segno di un cambio culturale.

CATELLA La diatriba tra sostenitori e detrattori dei grattacieli è vuota di contenuti attuali. Chi si occupa di territorio da diversi punti di vista (architettura, urbanistica, mobilità, energia) lo dovrebbe fare con un atto di responsabilità. Non è tanto un problema di natura estetica, ma bisogna partire dal mercato. Prendiamo ad esempio le banche, che in seguito a politiche di consolidamento e acquisizioni si trovano spesso distribuite in decine di edifici per la città. Alla lunga questa strategia non è sostenibile e le banche si trovano a dover consolidare e riunificare le diverse sedi in edifici con determinate caratteristiche, efficienti e sviluppati in altezza perché devono contenere molti dipendenti e devono però svilupparsi senza occupare troppo spazio. La vera sfida è capire come proprio in Italia, nelle città più belle del mondo, è possibile inserire la nuova domanda e quindi l'evoluzione del territorio nell'ambito di un contesto esistente. E' su questo argomento che gli studiosi dovrebbero concentrarsi per costruire un modello urbano che solo noi in Italia possiamo creare.

Una peculiarità italiana che nello stesso tempo crea problemi e offre anche opportunità. Là dove non ci sono vincoli è tutto più facile, ma i risultati sono sempre soddisfacenti?

CROCI Per me Dubai è un incubo urbano, senza un centro storico, con grattacieli costruiti disordinatamente e autostrade urbane perennemente intasate. Questo è dovuto proprio all'assenza pressoché totale di vincoli. Lo stesso vale per la Cina. In Europa invece l'attenzione per l'estetica, che fa parte del nostro Dna, e la presenza di un tessuto urbano condizionante, impongono una maggiore responsabilità sia da parte del soggetto pubblico che del soggetto privato.

CATELLA Ribadisco che i vincoli posti dalle nostre città e dal contesto storico vanno visti come una ricchezza, non possiamo più perdere tempo in una sterile dialettica intellettuale. Dobbiamo accettare la sfida, abbiamo l'intelligenza necessaria per creare modelli di città sostenibile, e su questo l'Italia può primeggiare nel mondo. Le città mediorientali e cinesi perdono quella dimensione umana che le rende vivibili perché non hanno un protocollo, un modello con il quale confrontarsi.

Un altro tema fondamentale è quello dell'efficienza energetica. Qual è l'importanza delle certificazioni in questo senso?

CATELLA Quello della certificazione è un tema di prodotto. Come per quanto riguarda le auto a benzina verde, se la tecnologia consente di fare macchine con combustibili più sostenibili il mercato le introduce, stabilendo di fatto un nuovo standard. Se si sommano poi i prodotti, nel nostro caso gli edifici, si rende più sostenibile il mercato in senso ampio, perché si sommano più edifici che hanno minori consumi energetici. E ogni volta che si introduce sul mercato uno standard più elevato chi non ce l'ha automaticamente si svaluta se a sua volta non riesce ad aggiornarsi. La certificazione è un acceleratore di obsolescenza. Tra l'altro, se si considera il mercato americano dove gli standard sono diffusi, vari studi evidenziano come il premio degli investitori per edifici certificati è del 5-10%, i canoni di locazione sono mediamente più elevati e gli edifici con queste caratteristiche si svalutano meno durante i cicli di mercato negativi. E' quindi una tendenza non più legata solo al tema della coscienza, ma sempre di più al mercato.

CROCI Questo è un punto chiave. Grazie alla certificazione si potrà superare un paradosso economico, a causa del quale si sono costruiti finora pochi edifici efficienti dal punto di vista

energetico. Infatti l'investimento aggiuntivo, per quanto modesto, viene sostenuto dal costruttore, mentre il beneficio in termini di minori consumi va a chi acquista l'immobile, anzi più precisamente a chi lo abita, in proprietà o in affitto. Fino a pochi anni fa quest'ultimo non attribuiva un valore superiore alla maggiore efficienza energetica al momento dell'acquisto. Il costruttore non era quindi incentivato a costruire edifici efficienti. Adesso la dinamica sta cambiando, gli acquirenti cominciano ad apprezzare che un edificio consumi di meno e sopportano volentieri un incremento di costo di acquisto che si ripaga attraverso un risparmio economico nel tempo. Al beneficio privato si associa quello ambientale, perché si riducono anche le emissioni inquinanti. È proprio il segnale fornito dal marchio energetico, attraverso sistemi di certificazione riconoscibili, che induce l'apprezzamento da parte dei cittadini e alimenta il processo virtuoso che fa sì che la città diventi più sostenibile. E se è vero che questi sistemi sono nati in America, dove i consumi energetici sono più alti che in Europa, adesso è proprio nel Vecchio continente che si stanno diffondendo grazie alla maggiore consapevolezza sui temi ambientali.

A Milano è da poco stato varato il Piano di governo del territorio. Quali sono gli aspetti positivi del Pgt e quali le zone d'ombra?

CATELLA Il Pgt elimina quella rigidità in materia di strumenti urbanistici che di fatto obbligava l'edificazione in funzione della localizzazione delle aree, perché introduce il meccanismo della perequazione, cioè il trasferimento dei diritti volumetrici da un'area all'altra. Questo consente di generare una crescita della città più naturale ed è chiaro che, in un momento in cui si parla di sostenibilità legata alle infrastrutture, si andrà a densificare proprio là dove ci sono le infrastrutture.

CROCI Io credo che il meccanismo della perequazione possa effettivamente far funzionare meglio il mercato, favorendo la realizzazione degli investimenti dove c'è più domanda. Deve però essere accompagnato da una serie di garanzie. Innanzitutto deve essere tutelato il paesaggio, e devono essere destinate a verde gran parte delle aree recuperate dal degrado e dall'abbandono. Poi bisogna far sì che ogni nuovo progetto di sviluppo preveda che l'area sia raggiunta da sistemi di mobilità adeguati. A Milano dobbiamo pensare alla rete metropolitana sempre più integrata con quella ferroviaria, al potenziamento del sistema di trasporto di superficie, al bike sharing, al car sharing, ai nuovi servizi di trasporto flessibili e personalizzati. Si deve densificare dove la città è meglio servita anche per logica economica perché, secondo recenti ricerche, la prossimità alla metropolitana conferisce un 20% in più al valore di un immobile.

CATELLA L'area di Porta Nuova in questo senso è un esempio perfetto, e su quest'area, che è sostenibile per definizione perché va a occupare e a riqualificare aree industriali dismesse, insiste l'intreccio di infrastrutture di trasporti più fitto d'Italia.

CROCI Dal punto di vista del pianificatore, lo sviluppo della città va pensato non chiuso nei confini amministrativi, ma in una dimensione spaziale più ampia, che si riferisce alla distribuzione degli insediamenti umani. Questo ci riporta al tema dell'urban sprawl, un fenomeno che si è realizzato prima in America nel dopoguerra e poi anche in Italia e in Europa più recentemente e che ha portato alla separazione tra le figure del residente e del city user. Quando si pianifica lo sviluppo della città e delle reti di trasporto pubblico, bisogna tener conto di un territorio più ampio di quello comunale. Questa è una grande sfida per le amministrazioni più lungimiranti.