

# La metropoli verde è possibile

DI ARIANNA DAGNINO

**L**a crescente densità abitativa delle nostre metropoli-megalopoli non nutre l'ennesimo scenario apocalittico bensì una splendida opportunità. Così la vede l'architetto e urbanista olandese Winy Maas, cofondatore del noto studio di progettazione Mvrdv di Rotterdam. È proprio affrontando le problematiche legate alla densità che si possono reinventare e riorganizzare le città per renderle davvero intelligenti: «Pensiamo alla densità come a un problema — sostiene il 48enne Maas — ma in realtà la gente ama essere circondata dai suoi simili, andare alle feste, agli eventi, vedere le cose più nuove in circolazione. Tendiamo a sottovalutare gli aspetti positivi della densità ma è lei il collante per la vita culturale, capace di promuovere lo scambio e l'incontro delle diversità. Ed è sempre lei il fattore in grado di ridurre la mobilità stradale, favorendo quindi un minor impatto ecologico. In più, una maggior densità abitativa metropolitana consente di liberare spazio per il recupero di zone verdi o a uso agricolo».

In poche parole, Maas vede nell'intensità abitativa la soluzione ai problemi che l'umanità del XXI secolo è chiamata ad affrontare: «La città autosostenibile ad alta concentrazione abitativa è un modello che spinge verso l'innovazione, l'invenzione di nuovi spazi pubblici, l'azione collettiva e modelli residenziali a "cluster" (a grappoli, ad agglomerati)». Senza per questo dover rinunciare ad avere dei momenti di "relax dalla densità": Questa contrapposizione tra aree ad alta densità abitativa e ambienti pastorali più leggeri potrà a sua volta dar vita a interessanti sperimentazioni progettuali, nella creazione di nuove aree di svago e intrattenimento "outdoor": si immagina solo come potrebbe cambiare l'attuale, monotono aspetto della pianura padana, da Torino a Venezia.

Questa visione ai limiti dell'utopia secondo

Maas poggia su solide fondamenta: quelle dei suoi programmi di previsione, simulazione e progettazione (si veda il box qui accanto).

Tutto ciò significa dunque che le città del futuro dovranno puntare sulla verticalizzazione attraverso la costruzione di megagrattacieli in stile newyorkese? Non esattamente. Spiega Maas: «Così come sono concepiti ora, i grattacieli sembrano più che altro dei bastoni piantati nel cuore cittadino connessi alla terra solo da una piccolissima impronta (footprint). Non sono strutture aperte, porose, sono dei "cul de sac", come le strade dell'antichità, che ti portavano fino a una destinazione, da cui potevi andartene solo ripercorrendola all'indietro».

Il futuro dello sviluppo urbano non dovrà dunque prendere la forma solo dei grattacieli ma piuttosto quella di un mix di microcosmi verticali fra di loro collegati su più livelli, come se la città fosse un alveare a forma di spugna, dove tutto è interconnesso nelle tre dimensioni. Dobbiamo cioè ruotare di 90 gradi il modello della città piatta in modo che acquisti una terza dimensione, la profondità.

Ma non basta: per sopravvivere, le città di

## ❖ Città-dati infinite

■ Utilizzando la massa di dati già a disposizione (dal traffico ai gusti abitativi individuali, dall'inquinamento alla capacità di riciclo) si arriva a prospettare che sarebbe possibile ridisegnare il volto del pianeta in modo che la sua parte abitabile (un terzo della superficie terrestre) arrivi a ospitare in maniera autosostenibile 88 miliardi di cittadini in 376 "datatowns" (città-dati da 234 milioni di abitanti l'una). La cifra è stratosferica, ma è quella che risulta dal programma di simulazione del 48enne Maas, sulla base di una serie di parametri scrupolosamente identificati e presentato per la mostra Datatown, in cui si cerca di equilibrare la relativa densità dell'Olanda con tutte le sue esigenze. Una visione in cui la città "infinita" si estende in egual misura in lunghezza, larghezza e profondità.

domani, così come quelle d'oggi, avverte Maas, dovranno essere intelligenti e interattive, capaci cioè di reagire prontamente ai mutamenti socio-economici. E per essere tali dovranno innanzitutto essere auto-critiche, in grado cioè di analizzare sé stesse in maniera obiettiva per identificare i propri punti deboli o difettosi e il modo in cui si inseriscono nella trama planetaria di metropoli-corporation in concorrenza fra loro per attrarre talenti e/o clienti.

Questo lo potranno fare solo se sapranno costruirsi una rete di relazioni la più ampia e capillare possibile, capace di mobilitare il maggior numero di partecipanti, siano questi proprietari di immobili o imprese commerciali, investitori o comuni cittadini. Il tutto all'interno di una costante spinta alla sperimentazione di soluzioni innovative. Portate avanti nella consapevolezza che non c'è alternativa al continuo cambiamento e adattamento.

Per il momento, esempi di città dense ecologicamente autosostenibili e con buona qualità della vita non ce ne sono ancora, dice Maas: «Eppure New York, per quanto controintuitivo possa sembrare, rimane la città più "verde" (cioè col minor impatto ambientale) di tutti gli Stati Uniti: ha il minor numero di automobili in proporzione alla sua popolazione e il minor numero di chilometri percorsi in macchina per singolo abitante rispetto a qualsiasi altra parte del mondo».

Però non è una città sperimentale: anche i più recenti progetti non fanno che riconfermare i preesistenti tipi di architettura e di approccio urbanistico. Da questo punto di vista è molto più sperimentale Rotterdam, perlomeno in ambito europeo. Trovo inoltre molto interessante l'esperienza di Dubai, l'idea di creare una grande città in mezzo al deserto cercando di abbassarne la temperatura per renderlo vivibile. Quindi, per quanto non esistano ancora modelli di città ideali a cui ispirarsi, questi tre esempi uniti insieme — basso impatto ecologico, forte sperimentazione, nuove soluzioni abitative in ambienti estremi — mostrano alcune delle direttrici per la pianificazione di metropoli in grado di rendere il mondo un posto migliore per quanto più densamente popolato».