

Sapienza Università di Roma
facoltà di Architettura
dipartimento di Architettura e progetto
tesi di dottorato in Architettura e costruzione – spazio e società
XXII ciclo

Housing in Germania 1980-2005. Standardizzazioni e Pluralismi
volume III
*Autofreies Wohnen e implicazioni dell'utilizzo dell'automobile nella città
contemporanea*

Antonija Dabić

relatore prof. Paolo Melis
anno accademico 2010-2011

Housing in Germania 1980-2005. Standardizzazioni e Pluralismi

volume III

*Autofreies Wohnen e implicazioni dell'utilizzo dell'automobile nella città
contemporanea*

Indice

<i>Premessa</i>	4
<i>1 Abitare senza automobile ad Amburgo – un caso studio</i>	5
<i>2 Mobilità urbana a Berlino degli anni 20</i>	14
<i>3 Spazio pubblico e (è) spazio di parcheggio</i>	18
<i>4 Rapporto tra struttura urbana e mobilità con particolare riferimento alla dipendenza dall'automobile</i>	30
<i>Note al testo</i>	43
<i>Bibliografia</i>	46

Premessa

Il presente volume III si pone in un rapporto molto particolare con i precedenti volumi I e II. Esso si allontana deliberatamente dal tema trattato e rappresenta una divagazione, ovvero un excursus, su un tema piuttosto lontano dall'housing. L'argomento centrale è l'esatto opposto dell'architettura in quanto forma fisica e statica della città. Qui vengono indagati i movimenti delle persone nello spazio costruito e fisso. Gli edifici non si muovono, ma le persone tra gli edifici e le strade sono in movimento, un movimento quasi continuo. La progettazione architettonica e urbana influisce su questi movimenti perenni? E soprattutto in quale maniera? I comportamenti di mobilità sono un problema architettonico e urbanistico? Partendo da un caso studio di un quartiere residenziale ad Amburgo che rinuncia esplicitamente all'uso dell'automobile definendosi autofrei e dalle problematiche che esso innesca, verrà indagata la mobilità di Berlino degli anni 20 attraverso l'analisi di un film. Seguiranno considerazioni sullo spazio pubblico in quanto trasformato in spazio di parcheggio. Infine verranno trattate le conclusioni degli studi che confermano l'incidenza della struttura urbana sui comportamenti di mobilità quotidiana in rapporto alla sostenibilità ambientale, nel tempo presente in grande conflitto con la dipendenza dall'automobile ovvero dalla mobilità individuale e motorizzata. La genesi del volume III, rispetto ai volumi precedenti, è stata paragonata dal coordinatore del dottorato prof. Benedetto Todaro alla metafora della creazione dalla costola. Che si tratti di una costola o di una parte laterale del corpo, la metafora si rivela particolarmente efficace per quanto riguarda la relazione tra un progetto residenziale e la mobilità che esso suscita. I movimenti che partono da un'area residenziale sembrano di fatto insignificanti e anche piuttosto lontani dai principali ragionamenti che gravitano intorno al progetto dell'area in questione. Però poi accade che un problema apparentemente non architettonico sia meno laterale e marginale e ben più incisivo per la vita nelle città che tali non sono più.

1 Abitare senza automobile ad Amburgo – un caso studio

Autofreies Wohnen significa letteralmente abitare senza macchina, il che innanzitutto può stupire perché abitare è una cosa e possedere o utilizzare una macchina è un'altra cosa, ben diversa e soprattutto lontana dall'abitare in sé. Il collegamento tra l'abitare e la macchina privata e individuale appare piuttosto assurdo proprio perché mette insieme due entità che sembrano non avere niente a che fare l'una con l'altra. Di fatto, mentre la prima è fissa nello spazio, la seconda è volta allo spostamento nello spazio. Eppure la connessione apparentemente insensata potrebbe rivelarsi significativa, sia su scala piccola, sia a livello di città e di territorio.

La prima autofreie Siedlung in Germania è stata costruita intorno al 2000 ad Amburgo, nel quartiere Barmbek Nord. "Autofrei Wohnen Saarlandstraße" è un quartiere o piuttosto una Siedlung il cui concetto di base è vivere senza macchina¹. L'inizio del progetto ha origine nel 1992, anno in cui viene fondata l'associazione registrata "Autofreies Wohnen", un'associazione ecologista di interesse collettivo². Lo scopo principale dell'associazione risiede nel promuovere una vita possibilmente senza macchina. In collaborazione con il municipio già nel 1994 viene individuata l'area dell'intervento. Essa è delimitata a ovest dall'arteria molto trafficata Saarlandstraße, mentre i lati sud ed est dell'area sono costituiti da due canali, rispettivamente Osterbekkanal e Barmbeker Stichkanal. Il vincitore del concorso urbanistico del 1995 è lo studio APB Beisert Wilkens Grossmann-Hensel in collaborazione con il paesaggista Ulrich Hass. Il progetto prevede la ripetizione di un gruppo di case costituito da un edificio a "L" rovesciata e una casa puntiforme nel centro dello spazio protetto e formato appunto dall'edificio a "L". Questo gruppo di edifici si apre verso il canale e viene ripetuto per altre due volte. Gli edifici si allontanano notevolmente dalla strada trafficata Saarlandstraße, il cui perimetro dovrebbe essere occupato in parte da edifici commerciali, per ridurre l'impatto del rumore. Il progetto urbanistico prevede in totale 220 appartamenti. Questo numero deve essere messo in relazione agli interessati rivoltisi all'associazione "Autofreies Wohnen" che ha superato 1200 persone. Gli interessati potevano scegliere tra quattro diversi gruppi di committenti o meglio enti. Il primo gruppo "Wohnungseigentümergeinschaft Barmbeker Stich – Weg ohne Auto" prevedeva appartamenti in proprietà privata. Il secondo gruppo era costituito dalla cooperativa "Wohnwarft-Genossenschaft für autofreies Wohnen eG" e prevedeva apparta-

menti in affitto gestiti dalla cooperativa stessa. Il terzo gruppo si rivolgeva alle persone diversamente abili "Leben mit Behinderung Hamburg gemeinnützige GmbH" e riguardava appartamenti in affitto facilmente accessibili alle carrozzelle. Infine il quarto gruppo era rappresentato dall'importante ente comunale per l'edilizia residenziale "GWG Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH", la cui tradizione risale agli anni 20. Anche questo ente era finalizzato ad offrire appartamenti in affitto. Le diversificate forme di finanziamento erano considerate anche come una garanzia per l'eterogeneità dei futuri abitanti. Gli appartamenti in affitto sono stati costruiti con i finanziamenti del Sozialer Wohnungsbau.

Un ulteriore aspetto da non trascurare è il fatto che in questo caso si tratta di progettazione partecipata, anche se va sottolineato che la partecipazione era limitata agli appartamenti in proprietà privata e quelli appartenenti alla cooperativa. Incontri, dibattiti, riunioni e ovviamente anche conflitti fanno parte dei processi partecipativi; d'altra parte i futuri abitanti hanno la possibilità di conoscersi già prima. Questo processo altamente impegnativo comporta anche una maggiore identificazione con il progetto realizzato. I proprietari, ma anche i soci della cooperativa, si organizzano da soli e si gestiscono da soli attraverso vari organi. Saarlandstraße esclude a priori l'anonimità così determinante nei grandi quartieri di edilizia residenziale pubblica e questo fatto viene percepito generalmente come un fatto positivo³. È legittimo controbattere ricordando che è proprio l'anonimità la caratteristica principale di una vita urbana, di una vita in città, contrapposta alla vita in un piccolo villaggio. Non tutti sono pronti a investire tempo ed energie per dibattere su ogni particolarità tecnica che riguarderà la loro futura casa. La recente progettazione partecipata nella quale l'architetto deve relazionarsi con una cooperativa o un'associazione, ovvero con la committenza costituita da un gruppo eterogeneo, svela in parte la crisi del ruolo dell'architetto, ridotto in questi casi quasi al mero esecutore delle volontà e desideri altrui, i futuri abitanti. In Germania questa forma di costruzione degli spazi abitativi diventa sempre più importante e viene denominata Baugemeinschaften o Baugruppen o anche Wohngruppen e sembra anche trasversale, cioè riguarda sia costruzioni finanziate privatamente, sia costruzioni sovvenzionate. Certamente la contentezza degli abitanti si raggiunge procedendo in questa maniera, ma è anche altrettanto evidente che essa non può sempre coincidere con la nozione di qualità architettonica e urbana.

Prima di affrontare la caratteristica principale che interessa maggiormente in questo progetto ovvero la sua pretesa di essere autofrei o autoarm, il che significa letteralmente povero di macchine, riducendo la loro quantità al minimo indispen-

sabile, occorre soffermarsi su un'altra caratteristica, quella ecologica. Saarlandstraße non è solo una Siedlung autofrei ma innanzitutto una Siedlung ecologica, o per usare un termine più adatto e contemporaneo, Saarlandstraße è a tutti gli effetti un progetto sostenibile⁴. Sui tetti cresce l'erba, l'acqua piovana viene riutilizzata, impianti fotovoltaici contribuiscono alla produzione di energia elettrica e gli stessi edifici rientrano nella categoria di edifici a basso consumo energetico⁵. Inoltre lo spazio che circonda gli edifici è asfaltato soltanto in maniera indispensabile e anche l'assenza di garage sotterranei lo permette. La costruzione è avvenuta in due tappe: i due gruppi di edifici a "L" sono stati costruiti tra il 1999 e il 2000, mentre il terzo gruppo è stato completato solo nel 2010. Gli architetti che hanno partecipato già alla prima tappa costruttiva, Dittert & Reumschüssel e Plan-R-Architekten-Joachim Reining, hanno elaborato e definito anche il concetto della mobilità. È sottinteso che intorno alle case non ci sono macchine parcheggiate, ma gli edifici devono essere facilmente raggiungibili per i pedoni, per quelli che si spostano in bicicletta, per portatori di handicap con le carrozzelle, ma anche per le carrozzine per bambini. Non ci sono barriere né fuori né dentro gli appartamenti. Anche per il parcheggio delle biciclette c'è un sistema apposito. Per le cosiddette "biciclette di prima classe", che vengono utilizzate tutti i giorni, ci sono costruzioni coperte che potrebbero essere definite edifici-parcheggi. Invece per le "biciclette di seconda classe" che vengono utilizzate raramente, ci sono spazi appositi nelle cantine degli edifici. Lungo entrambi i canali c'è una via non asfaltata aperta al pubblico passaggio. Come avviene spesso, anche in questo caso gli appartamenti situati al piano terra possiedono minuscoli giardinetti privati, disposti all'interno della forma a "L"; immediatamente dopo ci sono strutture per giochi per bambini o semplicemente possibilità di sedersi accessibili a tutti. Per le aree verdi sono stati consultati gli architetti paesaggisti Olaf Stempel e Mareile Ehlers.

L'aspetto più interessante ovvero l'auspicata assenza di macchine è attentamente regolamentata. Nel contratto d'affitto esiste una clausola nella quale l'affittuario dichiara di non utilizzare la macchina. Firmando il contratto l'utente decide di rinunciare all'uso della macchina privata. Una procedura simile è prevista anche per un'eventuale vendita degli appartamenti in proprietà privata. Soltanto la strada che collega tutti gli edifici a ovest, accessibile dalla Saarlandstraße, può accogliere alcuni parcheggi all'aperto. Lo spazio oltre tale limite rimane completamente inaccessibile alle macchine. Come previsto dalla legge, ad Amburgo un progetto può essere definito autofrei o autoarm se contiene più di 50 appartamenti e possiede il rapporto dello 0,2 parcheggi per l'appartamento, da riservare a diversamente abili o visite di estranei. Dopo il completamento della prima tappa costruttiva in-

torno al 2000, comprendente i due gruppi di edifici a "L", a Saarlandstraße ci sono 17 parcheggi o posti macchina all'aperto. Si è raggiunto addirittura un rapporto di 0,15 parcheggi per unità abitativa. In una Siedlung per così dire "normale" il numero di posti macchina sarebbe stato 84. Allora a Saarlandstraße ai 111 appartamenti completati nella prima tappa corrispondono soltanto 17 posti macchina⁶. Il presupposto fondamentale per la costruzione di una Siedlung autofrei è l'esistenza e la vicinanza di trasporto pubblico. A Saarlandstraße ci sono a un massimo di 600 m di distanza le fermate della metropolitana, del trenino urbano e dell'autobus. Prendendo in considerazione i dati validi nel 2005, nei 111 appartamenti abitavano 256 persone e a tale quantità corrispondevano 17 parcheggi⁷. Risulta interessante anche il confronto su scala nazionale. In Germania vivono 14 milioni di persone senza macchina, ma il numero complessivo di abitanti in Germania supera gli 82 milioni.

Per quanto riguarda la qualità architettonica e urbana, il progetto realizzato *Autofreies Wohnen Saarlandstraße* non da nell'occhio. Notevolmente allontanato dalla strada Saarlandstraße appare piuttosto anonimo e senza sapere della sua caratteristica dominante, essere rigorosamente autofrei, è difficile supporre che possa catturare l'attenzione di chiunque. D'altro canto bisognerebbe ricordarsi che un progetto di abitazione collettiva non deve necessariamente dare nell'occhio, ma piuttosto tendere a tessere normalità contrapposta alle emergenze, edifici con diverse funzioni dall'abitare. L'anonimità e la normalità sono anche le caratteristiche che descrivono bene una parte consistente della recente produzione architettonica residenziale e rappresentano allo stesso tempo le ragioni del fondamentale disinteresse per la residenza collettiva da parte della cultura architettonica corrente. Però questo non è un aspetto che va approfondito in questa sede, anche se si può supporre che difficilmente le riviste di architettura dedicheranno spazio a questo progetto.



1 Amburgo, Autofreies Wohnen Saarlandstrasse, planimetria, ideazione e progetto a partire dal 1992, costruzione 1999-2000 (1 lotto) e 2009-2010 (2 lotto)



2 Autofreies Wohnen Saarlandstrasse, vista da ovest ovvero da Saarlandstrasse (2009)



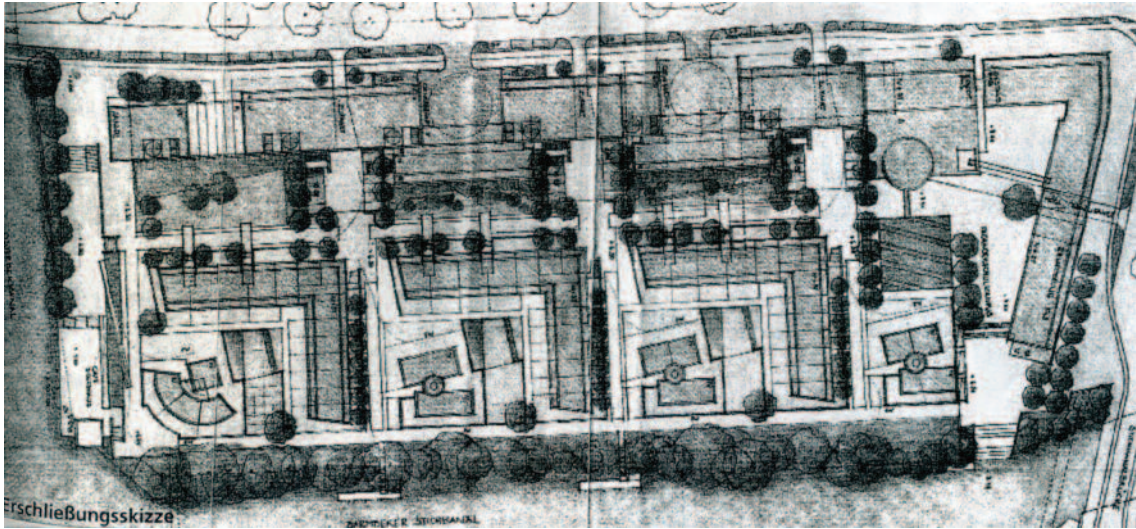
3 vista da ovest del primo edificio a "L"



4 vista del secondo edificio a "L"



5 vista del terzo edificio a "L" in costruzione



Erschließungsskizze
6 piano accessi e spazi aperti



7 vista della via non asfaltata che costeggia il Barmbeker Stichkanal, è aperta al pubblico passaggio



8 la stessa via verso sud



9 strada parallela a Saarlandstrasse, inaccessibile alle automobili



10 strada interna tra i primi due edifici a "L", anch'essa inaccessibile alle automobili



11 particolare del cortile del secondo edificio a "L" e della casa puntiforme



12 vista dell'edificio puntiforme appartenente al primo edificio a "L"



13 lo spazio delimitato dal secondo edificio a "L"



14 vista del terzo gruppo di edifici

2 Mobilità urbana a Berlino degli anni 20

Analizzare i fenomeni di mobilità legati a una grande città può rivelarsi molto difficile. Di solito si tratta di studi particolarmente specialistici e per questo marginali rispetto ai principali dibattiti architettonici. Inoltre studi del genere vengono generalmente eseguiti da ingegneri dei trasporti. Di conseguenza questi studi sono raramente comunicanti con la prassi della progettazione architettonica e urbana. Soprattutto appare difficile tentare di ricostruire la mobilità di un periodo storico ben preciso, sia che si tratti di città di fondazione greca con impianti rettilinei, sia di quelle della Roma repubblicana o addirittura di cambiamenti che avvengono con il traffico ferroviario nell'ottocento e poi con il definitivo abbandono dell'uso dei cavalli nei primi decenni del novecento. La mobilità a differenza della viabilità rimane assente negli studi dell'architettura e della città, il che potrebbe apparire anche un po' sorprendente.

Ci è possibile avvicinarci alla mobilità di Berlino degli anni 20 grazie alle immagini in movimento, ovvero il film di Walther Ruttmann Berlin, die Sinfonie der Großstadt⁸. L'analisi di questo film, che assume la valenza di una fonte documentaria, mette in evidenza il rapporto intrinseco che lega l'architettura della città con i mezzi di trasporto, nonostante la comune tendenza a percepire gli ultimi come assolutamente sconnessi e indipendenti dal progetto di architettura. In 65 minuti ci si presentano immagini di movimenti di persone e di veicoli di una grande metropoli in espansione, come lo era Berlino negli anni 20. Si tratta in questo caso fortuito di una fonte che potrebbe anche essere definita oggettiva, perché non ci sono le messe in scena, come tiene a sottolineare lo stesso regista Ruttmann. Le riprese della città sono fatte quasi di nascosto. Nessuno dei soggetti doveva accorgersi di essere filmato, per evitare che cominciasse "a fare l'attore" anche inconsapevolmente. A questo punto occorre scindere con precisione il nostro punto di vista, che è interessato al valore documentario del film in quanto fonte di modalità di spostamenti, dal punto di vista del regista, il cui interesse fondamentale non era la mobilità berlinese di per sé, bensì il valore formale che poteva raggiungere attraverso varie tecniche di montaggio, creando appunto una sinfonia non con i mezzi musicali, ma utilizzando i movimenti e i ritmi delle riprese della città più pulsante e viva dell'epoca. Il film Berlin, die Sinfonie der Großstadt è del 1927 ed è un film muto. Non ci sono le riprese dei suoni della città⁹. A noi in questa sede non interessano le tecniche di montaggio adottate e la loro posizione nello sviluppo dell'arte cinematografica, ma esclusivamente i movimenti nella città o le

modalità di spostamenti delle persone, visto che il film ricopre un'intera giornata berlinese, iniziando con le strade vuote alle 5 di mattino e finendo con gli spettacoli di intrattenimento a notte fonda. Emergono i seguenti aspetti e fatti evidenti.

- Già l'inizio del film è affidato a una lunga sequenza che riprende i movimenti meccanici di un treno che viaggia velocemente verso Berlino e arriva nella stazione centrale.

- Il numero delle persone che si muovono a piedi appare enorme in relazione alle pochissime macchine private ed individuali.

- I tram elettrici, gli autobus a due piani, i carri trainati da cavalli, qualche bicicletta e le poche macchine ad uso individuale si mischiano insieme ai pedoni senza apparenti regole nelle strade prive di semafori e senza strisce pedonali, a volte però con addetti al traffico, soprattutto agli incroci.

- Le macchine ad uso individuale non sono mai parcheggiate lungo le strade. La mattina le si vedono uscire dai loro garage collocati all'interno degli isolati. Nelle ore mattutine la città è vuota, completamente sgombra, nel senso che le strade sono prive di mezzi di trasporto parcheggiati. Le foto dell'epoca non rivelano questo fatto, visto che catturano un momento fisso del tempo a differenza del film che fissa movimenti nel tempo, in questo caso movimenti di una tipica giornata berlinese.

- Treni urbani o metropolitana sopraelevata tagliano letteralmente gli isolati e le case; talvolta sembra che entrino negli edifici.

- Gran parte delle macchine ad uso individuale che sembrano private, si rivelano in realtà taxi, riconoscibili attraverso una sottile striscia a scacchiera che li contraddistingue.

Riassumendo, basandosi sull'immagine di Berlino che Ruttmann costruisce, complessivamente colpisce da una parte la sproporzione tra le strade e i larghi marciapiedi letteralmente invasi da pedoni e le poche macchine ad uso individuale, dall'altra il predominio dei mezzi di trasporto collettivo come treni suburbani e urbani, tram e autobus. La situazione berlinese è probabilmente molto simile e confrontabile alla situazione delle altre metropoli europee del periodo.

A quasi un secolo di distanza, ovvero circa 80 anni più tardi, l'immagine di Berlino oggi, filmata con la stessa oggettività e neutralità documentaristica di Ruttmann, apparirebbe naturalmente diversa. I mezzi di trasporto tutt'ora in uso sono innanzi

tutto i treni suburbani e urbani sotterranei della rete metropolitana che spesso escono alla superficie e sopra il livello stradale. Gli autobus a piano unico sono in utilizzo come anche i tram. Le forme ma soprattutto le dimensioni di questi mezzi di trasporto collettivo sono rimaste grossomodo inalterate. Mentre per i mezzi di trasporto collettivo può essere constatata una certa continuità per quanto riguarda dimensioni e volumi degli stessi, molto diversa appare la situazione per i mezzi di trasporto individuali. Come si può osservare in questo film e come è ben noto, nei primi decenni del XX secolo il mezzo di trasporto privato ed individuale, ovvero l'automobile, era decisamente un bene non posseduto dalla massa della popolazione ma solamente da alcuni individui particolarmente benestanti. Definirlo un bene di lusso non sarebbe correttissimo, piuttosto un bene d'eccezione. Sorprendentemente l'automobile che vediamo nel film, per quanto riguarda la sua forma e le sue dimensioni nello spazio urbano, non è scomparsa del tutto. Dopo la parentesi della democratizzazione dell'automobile iniziata a seguito della seconda guerra mondiale, negli anni 90, prima negli Stati Uniti e successivamente anche in Europa, si diffonde un nuovo o appunto vecchio modello di macchina, che si riferisce esplicitamente ma anche simbolicamente alle automobili dei primi decenni del XX secolo. Si tratta del SUV o sport utility vehicle traducibile in italiano veicolo utilitario sportivo, che rientra nella categoria dei veicoli fuoristrada in teoria, ma nella pratica è una macchina utilizzata esclusivamente nell'ambiente urbano e nelle sue estensioni urbanizzate. Due caratteristiche principali, stilisticamente parlando, legano il SUV di fine secolo all'antecedente automobile esclusiva di qualche decennio prima: il telaio notevolmente rialzato dal livello stradale e un innegabile ingombro. Non è da sottovalutare il periodo in cui questo tipo di macchina si diffonde, che sono appunto i neoliberisti anni 90, nei quali le disuguaglianze iniziano ad essere accolte come un'ulteriore conferma di apertura e pluralismo.

Occorre soffermarsi sulla sopra menzionata democratizzazione dell'automobile, la quale ha influenzato in modo non solo consistente ma per certi versi anche devastante la pianificazione urbana nel secondo dopoguerra in Europa, in quanto ha dato via libera alla dispersione attraverso la diffusione a tappeto della tipologia residenziale della casa unifamiliare isolata, possibile solo se abbinata all'automobile. La relazione tra questa tipologia abitativa e l'indispensabile possesso di un'automobile, che inevitabilmente essa richiede, viene spesso sottovalutata, anzi raramente trattata. La democratizzazione dell'automobile è un merito storicamente attribuito all'industriale statunitense Henry Ford il cui metodo di divisione del lavoro, basato sul sistema della produzione a catena, ha trasformato un oggetto, per decenni di alto privilegio, in un oggetto posseduto praticamente da tutti¹⁰. Il

pensiero e l'audacia solamente di ipotizzare di poter trasformare un oggetto di lusso, caratterizzato da un meccanismo altamente complesso e sofisticato, in un oggetto d'uso quotidiano e soprattutto economicamente accessibile a tutti, non potevano accadere in Europa¹¹. La realizzazione di questo pensiero pionieristico e il necessario processo della rivoluzione tecnologica dell'oggetto stesso è stata supportata e favorita dall'organizzazione tayloristica della produzione, rivelatasi un paradiso per i lavoratori non specializzati. A Henry Ford va inoltre un ulteriore merito, quello di aver tolto dai suoi dipendenti l'aura del proletariato attraverso una attenta politica dei redditi, alti a tal punto da rendere loro stessi i consumatori delle macchine che producevano. Ford ha anche decentralizzato la localizzazione delle fabbriche, spostandole dal centro città di Detroit verso fuori, nelle aree extraurbane. In Germania e in Europa queste strategie avvengono più tardi, ma comunque già negli anni 60. Per quanto riguarda la struttura urbana, l'organizzazione della società fordista ha codificato la standardizzazione dei bisogni e degli oggetti di consumo e conseguentemente ha inciso anche sull'oggetto di consumo casa. Il fulcro della struttura spaziale fordista sin dall'inizio è stata la casa unifamiliare in periferia, prefabbricata e standardizzata, ma soprattutto corredata, tra vari oggetti indispensabili, da un'automobile.

Assumendo che in un'area suburbana, statunitense o europea poco importa, lo spazio per parcheggiare una o più automobili non sia un problema, un problema lo diventa invece nelle aree urbane, contraddistinte di solito da una densità abitativa piuttosto elevata e dove lo spazio esterno all'appartamento è pubblico e in teoria è uno spazio di tutti.

Ritornando al film di Walther Ruttmann è utile annotare che esso non fornisce soltanto informazioni sulle modalità degli spostamenti, bensì mostra anche altri contenuti, altrettanto rilevanti, e riguardanti la vita urbana a Berlino negli anni 20. Lo sguardo di Ruttmann sembra distaccato, ma non gli sfuggono i conflitti che nascono tra le persone, le risse violente in strada, nello spazio pubblico che appare più pubblico di quello odierno ovvero pubblico in una maniera diversa. Ruttmann inquadra anche le ingiustizie sociali, la povertà e addirittura la disperazione fino al suicidio; però d'altra parte ci sono pure sequenze felici, momenti di svago nei caffè e nelle birrerie o divertimenti notturni offerti dagli spettacoli teatrali di varietà. Tra i vari fattori è probabilmente l'assenza del suono che fa emergere il protagonista principale di questo film che non è Berlino ma il movimento, il movimento continuo.

3 Spazio pubblico e (è) spazio di parcheggio

L'invasione dello spazio pubblico e in particolare di marciapiedi e bordi di strade da parte delle macchine parcheggiate fa talmente parte della normalità urbana delle odierne città europee di tutte le dimensioni che a nessuno verrebbe in mente di mettere in questione appunto questa "normalità". Nonostante ci siano tanti garage, sia individuali, sia collettivi, sia sotterranei, sia a forma di edificio pluripiano, lo spazio urbano non accoglie soltanto veicoli in movimento, ma anche e soprattutto veicoli parcheggiati. L'equivalente di rimesse e stalle che servivano per accogliere carri e cavalli della lunghissima epoca pre-automobilistica è diventato lo spazio rimanente, lo spazio infrastrutturale denominato sovente spazio pubblico dalla mitologia che continua ad alimentare la sua idea.

*Due architetti inglesi John Tetlow e Anthony Goss pubblicano nel 1965 *Homes, Towns and Traffic*, un libro che ha avuto un grande successo ed è stato riscritto e ripubblicato nel 1968¹². Mettendo in relazione la progettazione architettonica e urbana con la mobilità, nella loro attenta analisi gli autori cercano di ripercorrere le radici della "autocrazia" nel Regno Unito partendo dall'interpretazione della "città-giardino" Howardiana e arrivando ai progetti a loro contemporanei, soprattutto le *New Towns*. Essi propongono di dare un nuovo significato alla parola "autocrazia", una società dominata non da un autocrate, ma dall'automobile, ribadendo come le nostre giornate siano completamente influenzate proprio dall'automobile¹³. Certamente il termine "autocrazia" non è privo dello humour nero tipicamente inglese, ma la previsione degli autori, oggi, a distanza di quasi mezzo secolo colpisce per la sua lungimiranza. Considerando lo sviluppo mondiale dell'industria automobilistica, gli autori anticipano che i problemi di traffico potrebbero in breve diventare seri anche per altre nazioni, che al loro tempo erano ai primi stadi dello sviluppo.*

Il principale conflitto risiede nella conciliazione di due necessità: la localizzazione e la circolazione, ovvero la necessità di sostare per il tempo di lavoro, di divertimento, di riposo e di sonno e la necessità di muoversi dalla casa al lavoro, alla scuola e ai negozi. La necessità di spostarsi da un posto all'altro produce un nuovo, ulteriore conflitto tra il desiderio dell'uomo in auto di arrivare presto dovunque e il movimento dell'uomo a piedi, per le distanze più brevi, che desidera invece fermarsi a guardare. Secondo Tetlow e Goss la sola città al mondo che dà una risposta completa al problema è l'antica Venezia. A Venezia le macchine sono escluse dal centro urbano, rimangono chiuse in un vasto garage alla fine della

strada di accesso dalla terraferma. Ma soprattutto a Venezia è realizzata la completa separazione dei trasporti pubblici e privati che avvengono nella rete dei canali, cioè sull'acqua, mentre i pedoni possono camminare completamente indisturbati nello spazio urbano¹⁴. La velocità di spostamento dei pedoni non viene contrastata da alcun altro tipo di velocità¹⁵. D'altra parte i pedoni con la loro velocità non potranno mai invadere lo spazio dei canali che rimane riservato esclusivamente ai veicoli, sia per trasporti pubblici o privati, sia per il trasporto delle merci. Viceversa il parcheggio dei veicoli non potrà mai invadere lo spazio pedonale. Mentre la separazione del traffico è totale, a Tetlow e Goss sfugge però la previsione che il trasporto motorizzato si diffonderà anche a Venezia, dove è oggi presente o onnipresente nei canali. La mobilità sostenibile e non motorizzata, attuata oggi ad esempio dalle gondole, viene invece degradata a una performance volta ad aumentare lo spettacolo. Bisogna considerare che per tanti secoli la mobilità nei canali e nella laguna non era affatto motorizzata. Mentre la mobilità a Venezia rimane un caso di studio estremo, il suo modello di separazione del traffico non è mai stato raggiunto con successo in altri contesti e come tale è stato anche abbandonato.

Se negli anni 60 alcuni architetti come Tetlow e Goss avevano ancora un forte interesse per le implicazioni della mobilità individuale sulla città, non si può affermare che il tema abbia contagiato tanti architetti nei decenni successivi. È pertanto lecito chiedersi se da questo presunto disinteresse si può dedurre che i progettisti abbiano esternalizzato la problematica della mobilità delegando, anche involontariamente, la risoluzione di questi problemi ad altri numerosi attori coinvolti nel processo progettuale e costruttivo fortemente frammentato. La mobilità quotidiana di Roma, una metropoli europea indubbiamente particolare, è stata recentemente oggetto di uno studio sociologico eseguito da Angela Cattaneo¹⁶. Il fatto che l'utilizzo smodato dell'automobile possa portare addirittura al contrario della mobilità stessa, ovvero all'immobilità, e trasformare i cittadini in veri e propri prigionieri del traffico è lo scenario reale che si dispiega davanti agli occhi di tutti. Ingorghi, code e rallentamenti degli spostamenti quotidiani sono inoltre produttori incessanti di inquinamento ambientale, le cui polveri sottili sono invisibili all'occhio umano, ma non per questo inesistenti, per non parlare delle statistiche di incidenti generati dal traffico, siano essi mortali o non.

Lo studio della Cattaneo¹⁷ è uno studio sociologico che non tiene conto della struttura urbana della città, il che non è affatto una mancanza, bensì un fatto in questa sede non trascurabile e da tenere presente¹⁸. Il merito principale dell'approfondi-

mento della Cattaneo sta nell'offrire una preziosa panoramica diacronica di stili di spostamento a Roma. La panoramica si estende per alcuni decenni, mettendo in luce che la mobilità pre-automobilistica era di fatto una mobilità sostenibile. Questo risultato emerge grazie al metodo applicato. Si tratta del metodo definito e sviluppato dal sociologo francese Daniel Bertaux, il cosiddetto approccio biografico basato su una particolare forma di intervista. All'intervistato, chiamato soggetto, viene chiesto di raccontare una parte della sua esperienza vissuta. I racconti di vita tengono conto della dimensione diacronica e di conseguenza contribuiscono significativamente alla comprensione dello sviluppo storico. Per rispettare meglio il metodo adottato i ventuno soggetti intervistati dalla Cattaneo risultano avere un'età compresa tra 30 e 80 anni. Si tratta di un'alta variabilità temporale. Gli intervistati sono tutti residenti nel IX e X Municipio di Roma e le interviste si sono svolte tra gennaio e marzo del 2008. L'analisi delle pratiche di mobilità è stata suddivisa in due gruppi: il gruppo dei maturi, soggetti tra 30 e 55 anni e il gruppo dei più maturi o anziani, soggetti tra 56 e 80 anni. Potrebbe apparire sorprendente ma le conclusioni della ricerca rivelano che i due gruppi hanno comportamenti di mobilità diversi, che si basano anche su una sensibilità ambientale differente. Il gruppo degli anziani dimostra una maggiore sensibilità ambientale che si traduce spesso in comportamenti coerenti e quindi in una mobilità più sostenibile. L'autrice riconduce questa coscienza ambientale tra i più maturi all'esperienza dei modi di vita di una volta, alla mobilità prima della diffusione dell'automobile di massa. Invece nel gruppo dei maturi emerge chiaramente la figura dell'automobilista professionista che pianifica con cura i suoi spostamenti in termini spazio-temporali sottostimando i costi economici e sociali a favore delle virtù dei valori automobilistici. Questi valori sono i tempi di spostamento più rapidi, l'uso flessibile della città in merito alle esigenze individuali, con l'unico inconveniente rappresentato dalla penuria di parcheggi¹⁹. La Cattaneo individua con precisione nei racconti di mobilità della gente comune, ormai diventata appunto prigioniera del traffico, il loro ruolo, che è un ruolo fortemente duplice, in quanto ruolo di vittima e di carnefice allo stesso tempo.

L'automobilista professionista è una figura molto diffusa. In Italia l'80% degli spostamenti sono spostamenti effettuati in automobile. L'Italia si conferma, dopo il Lussemburgo, il paese europeo con il più alto tasso di motorizzazione: 600 autovetture ogni 1000 abitanti. Nel 2008 l'automobile si riconferma il mezzo di trasporto più utilizzato per gli spostamenti casa-lavoro. La tirannia dell'automobile annichilisce tutte le altre forme di mobilità, cioè quella pubblica, pedonale e ciclabile, costrette tutte insieme a spartirsi una quota del 20%, la quota più bassa in Europa²⁰.

I racconti degli automobilisti professionisti documentano che oggi spostarsi ovvero guidare è diventato un lavoro che si paga con fatica, tempo, salute e denaro. Anche il rapporto degli automobilisti con normative, regole e multe, che emerge dalle interviste non è privo di conflittualità, strategie e giustificazioni poco giustificabili però ritenute indispensabili. La pretesa del posto di parcheggio è trasversale. Gli automobilisti tendono a considerare la disponibilità gratuita dello spazio pubblico per il parcheggio della propria vettura un diritto legittimo. Anche laddove questa pretesa possa essere compresa e condivisibile, occorre accettare il fatto che lo spazio pubblico è uno spazio fortemente limitato, mentre viene preteso come diritto proprio lo spazio di tutti, la superficie stradale. Lasciare i veicoli privati nello spazio infrastrutturale non era sempre una prerogativa logica e naturale come ci appare adesso. La strategia progettuale comunemente adottata è la creazione di parcheggi sotterranei, sia che si tratti di edifici pubblici, sia di edifici a scopo residenziale. I parcheggi sotterranei non occupano spazio pubblico, bensì lo spazio già occupato dall'edificio stesso. A tal proposito vale la pena soffermarsi brevemente su un progetto residenziale realizzato negli anni 60 a Chicago, isolandone il suo innovativo e insolito approccio nella risoluzione del problema parcheggio dell'automobile.

Le due torri della Marina City, alte 179 metri e situate direttamente sul Chicago River sono state progettate verso la fine degli anni 50 da Bertrand Goldberg. I primi 20 piani dei totali 60 sono dedicati esclusivamente al parcheggio di macchine. La struttura del parcheggio è semplice ed è costituita da una rampa a forma di spirale. Però il parcheggio, che per altro può contenere 450 automobili, non è chiuso verso l'esterno né da muri, né da finestre. Infatti le torri hanno una pianta circolare. Finiti i piani dei parcheggi iniziano dal 21 piano in poi gli appartamenti, tutti aperti sul Loop, il nucleo storico di Chicago, perché tutti dotati di pianta a forma di settore circolare. Le torri non contengono soltanto parcheggi e appartamenti, ma anche altri numerosi servizi. Il progetto fortemente sperimentale ricade in una particolare fase della città americana. Negli anni 50 i ceti medi fuggono dal centro città e il progetto di Goldberg, supportato dalle amministrazioni, è volutamente e programmaticamente pensato per arginare l'esodo nella suburbia offrendo nelle due torri "una città nella città" quasi autosufficiente. Ristoranti, negozi, uffici, banche, due teatri, un centro di fitness, piscina, sala da bowling, pista di ghiaccio per pattinaggio, nonché posti per ormeggiare le barche sotto le torri a livello del fiume, qualificano giustamente questo progetto come un mixed use residential project. La struttura portante delle torri è concentrata nel nucleo in cemento armato che contiene tutti i servizi. Grazie all'utilizzo del nucleo come

piattaforma per il montaggio, che precede la costruzione dei piani, si è raggiunta anche una gestione del cantiere efficace e con notevoli risparmi. Dal punto di vista formale si tratta del primo grattacielo che non adotta il pattern dell'angolo retto. Dopo decenni di varie esperienze nella costruzione e prefabbricazione, Goldberg era giunto alla convinzione che le forme circolari erano notevolmente più vantaggiose, sia per la risoluzione dei maggiori problemi della distribuzione, sia per la resistenza al vento. Stranamente le innovazioni di Goldberg non hanno avuto seguito, probabilmente perché fuori dal predominante mainstream accademico²¹.

La soluzione del problema parcheggio in una metropoli di altissima densità come Chicago era meno determinata dal rispetto per lo spazio pubblico quanto dalla sua scarsità e dai costi altissimi. Nonostante ciò si tratta di una soluzione esemplare. La contrazione dello spazio infrastrutturale e quindi anche dello spazio pubblico dovuta all'uso smodato dell'automobile, per altro quasi sempre con un solo utente a bordo, è una problematica che deve considerare la limitatezza della superficie dello spazio, la quale in teoria potrebbe essere affrontata attraverso una governance della mobilità. Accanto alla presenza dell'eccessiva occupazione dello spazio infrastrutturale e pubblico sia da parte delle macchine circolanti, sia da parte di quelle posteggiate, l'altro tema ben più incisivo è l'inquinamento ambientale. La Cattaneo ricorda che il rapporto tra ambiente, costruzione della città e salute degli abitanti era oggetto di analisi già nell'antichità, riferendosi al trattato di Ippocrate, risalente al IV secolo avanti Cristo. Nonostante i dati che riguardano l'Italia siano allarmanti²² e la loro lettura coscienziosa dovrebbe produrre un'immediata paralisi della mobilità automobilistica, non avviene nulla. Anzi la mobilità privata cresce ogni anno. "Nessuno ormai rinuncerebbe alla macchina credo, piuttosto moriremo tutti per il troppo inquinamento senza rendercene conto". L'affermazione di uno degli intervistati riassume in poche parole il rapporto conflittuale che si instaura tra la coscienza ambientale, piuttosto scarsa, e uno stile di mobilità ispirato ai valori prodotti dal benessere: libertà, individualità, competitività, rapidità, efficienza, autoaffermazione – tutti in antitesi a quelli caratteristici di una mobilità sostenibile.

I soggetti più anziani tra gli intervistati rappresentano i referenti privilegiati per comprendere il passaggio epocale e sociale che a cavallo della seconda guerra mondiale segna l'evoluzione della mobilità. Essi hanno vissuto questo passaggio. Da una mobilità automobilistica di tipo elitaria si passa gradualmente a quella di massa. La seconda guerra mondiale costituisce uno spartiacque per quanto riguarda la mobilità in Italia²³. La mobilità prima della diffusione dell'automobile di

massa era sostenibile, ma la mobilità stessa era molto ridotta, come è tipico di una società agricola. Le persone si spostavano soprattutto a piedi, anche per percorrere distanze oggi considerate lunghe, ad esempio da Tivoli a Roma, come racconta uno degli intervistati. Il sostrato sociale e culturale di questa mobilità sostenibile e ridotta era la famiglia tradizionale imperniata nella figura paterna. La vita era ristretta ad un numero limitato di relazioni. Negli anni 30 l'automobile era già un prodotto tecnologicamente maturo, ma in Italia ancora un fenomeno elitario. In questo periodo di transizione accanto a camion e pochissime automobili circolavano carri e carrozze trainati da cavalli o buoi. Nello stesso periodo della mobilità mista si diffonde la bicicletta, denominata anche velocipede, diventando uno status symbol e utilizzata soprattutto per andare al lavoro. Anche il periodo dell'immediato dopoguerra è segnato dalla bicicletta, alla quale si affiancano presto i motorini. Comunque già da decenni a Roma e nelle grandi città i mezzi pubblici erano molto diffusi: tram, filobus e autobus. Il primo tram elettrico a Roma sulla via Flaminia entra in servizio già nel 1890. Nei centri urbani si diffondono binari e fili per i filobus. Uno degli intervistati anziani ricorda che "Roma era piena di fili in aria." Già a partire dagli anni 50 i tram e i filobus cominciano ad essere eliminati, lentamente ma con costanza. Un fatto interessante e da verificare viene menzionato da un'intervistata anziana, che afferma che sia i binari, sia i fili in aria cominciano ad essere considerati anti-estetici e quindi venivano progressivamente eliminati. È paradossale ma oggi le macchine parcheggiate ovunque non vengono mai considerate anti-estetiche, nonostante lo spazio pubblico si trasformi quotidianamente in un enorme parcheggio. È la stessa lotta per il parcheggio che non fa percepire questo fatto?

La progressiva eliminazione di tram e di filobus viene compensata dagli anni 60 in poi – sono gli anni del boom economico non solo italiano – dalla diffusione di massa dell'automobile. Una massiccia immigrazione dalle campagne e regioni vicine contribuisce ad una crescita della città e del numero dei suoi abitanti. La macchina inizia a dare una nuova dimensione alla vita, fornisce un trasporto libero e non subordinato agli orari imposti dagli altri. Finalmente l'isolamento delle campagne viene superato, l'isolamento che il treno non poteva mai sconfiggere del tutto. La tradizionale diatriba tra la città e il suo contado si conclude, osserva la Cattaneo. Sarebbe più corretto annotare che il contado cambia la sua identità irreversibilmente, diventando esso stesso una forma di città ovvero campagna urbanizzata, la città dispersa.

La macchina diventa uno status symbol segnando la posizione sociale in ascesa, desiderio di contare e apparire. All'inizio della diffusione dell'automobile di massa, il veicolo privato è legato piuttosto al tempo libero, allo svago, alla villeggiatura. La situazione attuale è diametralmente opposta, la macchina più che status symbol è diventata banalmente necessaria.

La Cattaneo tematizza due forme di mobilità attualmente ritenute sostenibili, ma praticate pochissimo, cioè ancora meno dell'utilizzo dei mezzi pubblici: carsharing e carpooling. La modalità di carsharing prevede una flotta di automobili posteggiate in vari punti della città. Esse possono essere utilizzate per il tempo strettamente necessario pagando i chilometri percorsi, dopodiché vengono parcheggiate nei luoghi appositi. Il loro utilizzo dovrebbe portare a una diminuzione di vetture circolanti e parcheggiate. Invece il carpooling prevede l'utilizzo di un'automobile privata non solo dalla persona proprietaria del veicolo, ma da più persone che percorrono tratti stradali in comune, ad esempio colleghi che lavorano nello stesso ufficio. In questa maniera la macchina viaggia a "pieno carico" e non occupata da una sola persona. È legittimo dubitare sia della pratica, sia dell'effettivo risultato che si potrebbe raggiungere attraverso queste due modalità. Le ripercussioni sullo stato dell'inquinamento non potrebbero essere significative. Lo stesso vale per interventi minimi attuati dall'amministrazione del comune di Roma dal carattere fortemente episodico, come ad esempio restrizioni saltuarie di domeniche ecologiche. Insieme ad altre misure poco efficienti come zone a traffico limitato o circolazione per targhe alterne, si tratta di interventi poco invasivi e poco efficaci. Come dimostra la maggior parte delle interviste le misure adottate dall'amministrazione trovano solo malcontento e rabbia. Tutti vorrebbero respirare l'aria meno inquinata, ma pochi sono disposti a contribuire effettivamente²⁴.

Per spezzare la spirale dell'insostenibilità ambientale dovuta all'eccesso della mobilità motorizzata individuale, la Cattaneo ritiene che siano necessari due tipi di intervento: intervento dall'alto e intervento dal basso²⁵. Un intervento dall'alto si dovrebbe articolare attraverso una regia forte che attui ordinanze precise per gestire l'urgenza ambientale e al contempo offra reali alternative di mobilità sostenibile, dotando il territorio urbano di mezzi di spostamento rapidi, efficienti, confortevoli, economici, cioè in sostanza concorrenziali. In questo modo il lavoro dell'automobilista professionista potrebbe diventare obsoleto e fuori moda oltretutto fuori luogo. Invece un intervento dal basso si dovrebbe affidare alla "bontà" dei cittadini. Solo una spiccata sensibilità ambientale, che emerge nel gruppo degli intervistati più maturi, soggetti tra 56 e 80 anni, può produrre comportamenti re-

almente sostenibili. Presumibilmente i risultati che si potrebbero ottenere puntando sulla “bontà” e la sensibilità dei cittadini sarebbero scarsi. Altrettanto scarsa sembra la prospettiva di affidare al potenziamento del trasporto pubblico la capacità di cambiare il comportamento di automobilisti professionisti assuefatti al loro ruolo, addirittura dipendenti dalla macchina²⁶.

Per favorire comportamenti di mobilità ecologica, occorre innanzitutto informare, sensibilizzare, educare, socializzare i cittadini ai principi e i valori che sono alla base della mobilità sostenibile, la quale altro non è che un piccolo tassello di un’urgenza ambientale globale²⁷.

Si potrebbe tentare un esperimento puramente teorico e non realizzabile, immaginando di sostituire tutto lo spazio pubblicitario volto a promuovere un ennesimo modello di macchina – tutto “lo spazio” cartaceo, radiofonico, televisivo, frammenti di spazio aggressivo e assillante in internet – con informazioni e diffusioni delle conoscenze e dei fatti che riguardano l’inquinamento e ulteriori problematiche innescate dal traffico. L’ipotetica sostituzione dello spazio pubblicitario, che dovrebbe invogliare all’acquisto della macchina, si attua attraverso un bombardamento quotidiano di notizie sullo stato del traffico e delle sue molteplici conseguenze. Questo bombardamento informativo potrebbe cambiare la mentalità degli automobilisti professionisti e di conseguenza il loro comportamento? Non si tratterebbe puramente di un intervento dall’alto, visto che l’informazione e la diffusione dei fatti non equivalgono a restrizioni previste dalla legge. Ma non si tratterebbe neanche di sola fiducia nei confronti della sensibilità ambientale e della “bontà” dei cittadini. L’ipotetica sostituzione dello spazio pubblicitario da parte dello spazio informativo potrebbe essere definita un intervento intermedio, risultando in un’informazione dall’alto e una decisione comportamentale dal basso. Ovviamente la realizzazione di un intervento del genere non è possibile nelle economie nelle quali le immatricolazioni delle macchine vengono utilizzate come un indicatore di sviluppo economico positivo. Il vizio dell’automobile e della mobilità non sostenibile può essere confrontato con il vizio del fumo nei luoghi pubblici. Uno degli intervistati fa un commento bizzarro ma in fondo importante riferendosi alle domeniche ecologiche e alla ridotta circolazione individuale che esse comportano. La loro scarsissima utilità e l’episodicità viene messa in relazione con le abitudini dei fumatori.

Le domeniche ecologiche o i blocchi del traffico non risolvono secondo me il problema dell’inquinamento, è come uno che fuma venti sigarette al giorno, poi viene messo in condizioni di fumarne sedici; in parte il problema viene tamponato ma non certo risolto.

Le recenti misure legislative adottate in alcuni paesi europei riguardanti la proibizione del fumo in luoghi pubblici, luoghi definiti dall'architettura, accoppiate alle incessanti informazioni sui danni provocati dal fumo a fumatori e non fumatori, quindi alla collettività, possono servire come un indicatore del successo o insuccesso e dell'effettivo cambiamento provocato da una sinergia di varie misure. La situazione della mobilità di una città o di un intero paese è decisamente più complessa della gestione del comportamento dei fumatori. È lecito chiedersi quanto costi la libertà di movimento ovvero lo spostamento individuale motorizzato, escludendo però i costi della benzina e della produzione della macchina stessa e infine del suo smaltimento. Si possono veramente calcolare tutti gli altri costi? No, perché le modificazioni della città e del territorio, nonché dell'aria e del suolo, non sono quantificabili in numeri e quindi non calcolabili.

In questa situazione di stallo e di irreversibilità estesa a livello globale, seppure con notevoli differenze, sembra addirittura d'avanguardia ipotizzare e proporre una città pedonale. Nel loro master plan del 2008 per Waterfront City a ovest di Dubai, OMA si avvicina piuttosto vagamente a quest'idea. Una città sottratta all'acqua costruita su un'isola artificiale di forma quadrata e collegata attraverso ponti alla terraferma e ad altri quartieri, doveva esportare il concetto di una città ad altissima densità abitativa; a prima vista una Manhattan quadrata, questa volta però generica e iconica allo stesso tempo. La nuova città per un milione e mezzo di abitanti prevedeva una mobilità sostenibile, favorendo spostamenti a piedi e con i mezzi pubblici. Si tratta decisamente di una proposta quasi paradossale per un paese come gli Emirati Arabi Uniti la cui ricchezza si basa proprio sui giacimenti di petrolio. La città di grattacieli, pedonale e sostenibile rimarrà soltanto un'idea tradotta in immagini virtuali, come un miraggio nel deserto.



15 Luca Carlevarijs, Riva degli Schiavoni verso la Salute, Roma, Galleria Nazionale di Palazzo Corsini, lo spazio urbano è rigorosamente pedonale e diviso dal traffico dei veicoli sull'acqua



16 Canaletto, Il Canal Grande, Roma, Galleria Nazionale di Palazzo Corsini, il parcheggio dei veicoli non occupa lo spazio pubblico esclusivamente pedonale



17 Chicago, torri della Marina City, Bertrand Goldberg, 1959-1964



18 Chicago, torri della Marina City, pianta tipo



19 Chicago, torri della Marina City, particolare dei parcheggi ubicati nei primi 20 piani delle torri



20 Dubai, Waterfront City, plastico del masterplan per una città di un milione e mezzo di abitanti, OMA, 2008, progetto sospeso



21 Dubai, Waterfront City, vista aerea del contesto

4 Rapporto tra struttura urbana e mobilità con particolare riferimento alla dipendenza dall'automobile

Presupponendo che la struttura urbana influisca sulla mobilità, potrebbe essere rilevante individuare e comprendere nello specifico i meccanismi che si instaurano in questo rapporto. Particolarmente importanti appaiono gli esiti delle ricerche condotte da Petter Næss²⁸ sulla modalità di spostamenti nell'area metropolitana di Copenhagen. La novità di queste ricerche rispetto alle precedenti risiede nella combinazione delle tradizionali indagini quantitative con le indagini qualitative, svolte attraverso le interviste. Proprio questo approccio che incrocia due metodi diversi permette di identificare meglio i meccanismi attraverso i quali la struttura urbana incide sulla mobilità quotidiana²⁹.

Ci si potrebbe chiedere perché sia necessaria una conoscenza approfondita del rapporto tra struttura urbana e mobilità. Næss sostiene che le conclusioni delle sue ricerche confermano che la pianificazione urbana possa determinare notevolmente la quantità di spostamenti e le proporzioni nell'uso di diversi mezzi di trasporto. La ricerca si inserisce nel programma "Transportation and Urban Planning" dell'Università di Aalborg ed è stata eseguita tra il 1998 e il 2004. Il tema del programma era l'indagine su come la pianificazione urbana influisca sulla mobilità e sui mezzi di trasporto e di conseguenza sull'uso dell'energia di cui questi necessitano. Vanno tenute presenti alcune caratteristiche dell'area metropolitana di Copenhagen, che potrebbe essere definita anche una città regione. Essa si estende fino a una distanza dal centro che misura tra 40 e 60 km e contiene di conseguenza altre città di grandezza media e villaggi. Il numero degli abitanti dell'intera area è 1.8 milioni. L'area metropolitana è dotata di un ottimo sistema di trasporto pubblico, soprattutto su binari, ma ci sono anche varie autostrade e anelli stradali. Il caso studio riguarda un'area importante per la Danimarca, ma Næss asserisce che i risultati della ricerca hanno una valenza ben più vasta e che possono essere rilevanti per il dibattito sullo sviluppo urbano sostenibile nel più ampio contesto europeo, ma anche rivelarsi utili per tante città non-europee.

Prima di ispezionare le conclusioni della ricerca riguardante l'area metropolitana di Copenhagen e stabilire in che maniera essa possa dare suggerimenti per una pianificazione più sostenibile e più conveniente alla società, è importante ricordare di quali parti è composta la struttura urbana e spaziale. Questa considerazione ci permette di percepire l'edilizia residenziale come uno tra i vari componenti della

struttura urbana fisica e spaziale.

- *La distribuzione geografica del tessuto edilizio ovvero il pattern dello sviluppo urbano rappresenta la componente fisica e costruita.*
- *All'interno del tessuto edilizio c'è la localizzazione delle diverse funzioni, ad esempio funzioni abitative, luoghi di lavoro, istituzioni pubbliche. Possiamo parlare del pattern della localizzazione.*
- *Il sistema di trasporti comprende la rete stradale, sub-sistemi di trasporto pubblico, possibilità e condizioni di parcheggio.*
- *La gestione del sistema idrico e fognario, insieme all'approvvigionamento di energia e ai sistemi di telecomunicazioni, costituiscono a loro volta un pattern che si potrebbe descrivere come pattern dei flussi.*
- *Il pattern verde e blu è costituito dalle aree più o meno naturali dentro la città o vicino ad esse e comprende anche fiumi e laghi.*

All'interno della struttura urbana fisica e spaziale letta in questa maniera, risulta di particolare importanza la localizzazione residenziale. Nell'indagine di Næss il luogo di residenza è il fulcro dal quale partono gli spostamenti quotidiani le cui modalità vengono analizzate. Tralasciando la complessità del metodo della ricerca e i particolari legati alle variabili del procedimento dell'indagine, vanno affrontate le conclusioni che sono emerse³⁰. La ricerca dimostra che il luogo dell'abitare, rispetto all'area centrale della città, incide sulla modalità di spostamento, anche se vengono presi in considerazione aspetti socio-economici e attitudinali delle persone. I risultati emersi dalle analisi quantitative e qualitative confermano che l'abitare in un'area densa e vicina all'area centrale di Copenhagen comporta meno spostamenti, ridotto uso della macchina e più spostamenti con la bicicletta e a piedi. Di contro, abitare nelle aree periferiche dell'area metropolitana comporta un maggior uso dei trasporti e meno spostamenti non motorizzati. Molti residenti dell'area centrale di Copenhagen si spostano a piedi, con la bicicletta e con i mezzi pubblici per raggiungere le loro attività quotidiane, nonostante abbiano una macchina a disposizione. Inoltre guidano raramente durante il finesettimana³¹. Il luogo della residenza nella struttura urbana incide anche sulla proprietà stessa di una macchina. Le analisi statistiche confermano che nelle aree centrali la percentuale di persone proprietarie di una macchina è più bassa di quanto essa sia nelle

aree periferiche, anche se in questi casi risulta difficile stabilirne con esattezza la causalità. Emerge inoltre che gli abitanti delle aree centrali intraprendono più viaggi compensatori e della durata più lunga, utilizzando però più trasporto aereo. Più alta è la densità complessiva della città, più si accorciano le distanze tra la residenza e l'area centrale, ma l'alta densità caratteristica delle aree centrali non si raggiunge mai ai margini della città, perché non esiste né tradizione né bisogno di alte densità nella periferia³².

Dai risultati confermati si possono trarre le conclusioni per una pianificazione urbana sostenibile. Nel caso concreto di Copenhagen, ad esempio, una valutazione risalente al 2003 prevede che nell'arco dei seguenti 25 anni ci sarà la necessità di 125.000 nuovi alloggi. Questo numero sorprendentemente alto richiede una specificazione. In Danimarca il bisogno di aumentare lo stock edilizio esistente non è causato dall'aumento della popolazione, ma dal cambiamento della struttura familiare. Sono in forte aumento le famiglie costituite da una o due persone e anche il numero di genitori single sale. La domanda di nuove abitazioni riguarda soprattutto le persone che possiedono già un'abitazione, ma vorrebbero migliorare lo standard abitativo. Questo tipo di domanda è molto più alto della domanda di nuove famiglie che entrano per la prima volta nel mercato delle abitazioni³³. È legittimo tentare di generalizzare e supporre che la situazione descritta potrebbe essere estesa a gran parte dell'Europa.

Chiudendo la parentesi riguardante la previsione quantitativa delle nuove abitazioni, le conclusioni per una pianificazione urbana sostenibile nel caso di Copenhagen, se basate sugli esiti della ricerca, dovrebbero innanzitutto privilegiare la densificazione nelle aree centrali. La localizzazione delle nuove abitazioni in queste aree potrebbe ridurre al massimo la mobilità, riducendo l'uso della macchina e favorendo spostamenti non motorizzati. Anche aree portuali e industriali dismesse potrebbero portare agli stessi esiti. Bisogna però ammettere che non tutte le residenze possono trovare spazio nelle aree centrali, che sono piuttosto limitate e inoltre devono accogliere anche uffici. Sicuramente si dovranno prendere in considerazione anche aree periferiche, ma in questo caso, come indicano i risultati della ricerca, sarà opportuno cercare di localizzare le residenze più possibilmente vicino alle già esistenti fermate dei treni e lungo le cosiddette 'dita' che caratterizzano l'espansione urbana di Copenhagen, per densificare ulteriormente le città di media grandezza già collegate dal traffico su binari. Esse contengono a loro volta già luoghi di lavoro.

Queste direttive generali e plausibili si scontrano con le preferenze delle persone. In una delle varie analisi eseguite, gli intervistati dovevano scegliere tra 17 diverse caratteristiche soltanto le 3 che loro ritenevano più importanti nel caso avessero dovuto cambiare casa³⁴. Emerge come il giardino privato sia la caratteristica ritenuta più importante e più desiderata: viene scelta dal 39% degli intervistati. Le 17 caratteristiche tra cui scegliere possono essere distribuite in tre gruppi: caratteristiche 'rurali', 'urbane' e 'neutre'. La scelta di determinate caratteristiche piuttosto che altre, esprime chiaramente la preferenza per abitazioni 'rurali' piuttosto che 'urbane'.

Le qualità 'rurali': casa con un giardino privato, possibilità di fare attività 'do it yourself', luogo indisturbato, vicinanza alle aree verdi 'rurali', bella vista, distanza da case pluripiano e da edilizia sociale, distanza da autostrade trafficate.

Le qualità 'urbane': alta accessibilità ai servizi, breve distanza da luogo di lavoro, scuola o giardino d'infanzia, breve distanza da fermate di treni o autobus e luoghi di shopping.

Caratteristiche rimanenti che possono essere considerate 'neutre' rispetto al vivere rurale o al vivere urbano: prezzo basso, vicinanza alla famiglia e agli amici, alta qualità architettonica ed estetica, assenza di problemi sociali.

Il giardino privato è da collegare indissolubilmente con la casa isolata unifamiliare e rappresenta una chiara volontà di un abitare indisturbato. Ciò è spesso legato al desiderio di non essere disturbati da immigrati o da persone con background sociale e culturale diverso. Questo purtroppo comporta anche il rischio di fare incrementare ignoranza e pregiudizio. Le aree delle case unifamiliari sono spesso socialmente omogenee rispetto ai centri delle città. Aree del genere sono standardizzate sia dal punto di vista tipologico, sia da quello sociale. Di contro, in un ambiente denso e urbano si è costretti a esercitarsi nella tolleranza verso gli altri, che è un'abilità importante degli esseri socializzati e civili. L'eterogeneità non è necessariamente e sempre da percepire come una minaccia. Il vivere indisturbati in maniera 'rurale' o il vivere 'urbano' determinano a loro volta anche i rapporti sociali tra le persone.

Uno sviluppo urbano sostenibile e meno dipendente dall'automobile tiene conto del risparmio energetico e del rispetto per l'ambiente, ma impone scelte che si scontrano con la preferenza per l'abitare 'rurale'. Per ridurre la dipendenza dall'automobile bisognerebbe limitare al minimo l'ulteriore costruzione di case isolate

unifamiliari e dare invece priorità agli edifici pluripiano ed eventualmente case a schiera. Le strade e gli spazi per parcheggi non dovrebbero essere ulteriormente aumentati. Ma il metodo decisamente più efficace sarebbe introdurre fortissime restrizioni per gli spostamenti individuali in automobile e al tempo stesso migliorare e potenziare le reti del trasporto pubblico. Si pone però la domanda cruciale, ovvero se uno sviluppo urbano impostato in questa maniera sia politicamente fattibile. E non c'è solo lo scontro con i desideri abitativi. Uno sviluppo urbano del genere può essere compatibile con lo sviluppo economico? È evidente che le preferenze abitative delle persone non possono determinare la localizzazione e la composizione dell'edilizia residenziale, però sono proprio queste preferenze che possono indicare la fattibilità di uno sviluppo urbano tendente alla riduzione dei trasporti. In un'economia del libero mercato queste preferenze – in interazione con i proprietari terrieri e i costruttori – sarebbero decisive per la localizzazione e composizione dell'edilizia residenziale, ma va tenuto presente che in quasi tutti i paesi l'uso del suolo e lo sviluppo urbano sottostanno alla pianificazione e al controllo pubblico, proprio per ottenere un risultato diverso e migliore per la società rispetto a quello che un mercato incontrollato potrebbe produrre. Il livello e l'intensità del controllo variano da paese a paese, nonché in base alle fluttuazioni politiche.

Occorre riesaminare il progetto amburghese "Autofreies Wohnen Saarlandstraße" prendendo in considerazione le conclusioni e le osservazioni emerse dalla ricerca di Næss. Innanzitutto la sua localizzazione all'interno della struttura urbana fisica e spaziale della città di Amburgo può essere definita piuttosto centrale, anche se non proprio centralissima. Si tratta di riutilizzo di un'area ex industriale, inserita in un contesto urbanizzato almeno da un secolo e di conseguenza si può parlare di densificazione basata sul riutilizzo di aree non più utilizzate. Per quanto riguarda i collegamenti con le esistenti reti di trasporto pubblico, il progetto di Saarlandstraße è vicino all'omonima fermata della metropolitana e anche alla fermata della S-Bahn, ovvero il trenino urbano. Nel raggio di massimo 600 m si trovano inoltre ben 5 fermate di autobus. Per quanto riguarda la caratteristica più importante emersa dalle analisi nell'area metropolitana di Copenhagen, cioè la proprietà di un giardino privato, a Saarlandstraße gli appartamenti situati al piano terra possiedono anche piccoli giardini, collocati all'interno della forma a "L". La loro esistenza non preclude la possibilità di un utilizzo dello spazio rimanente in maniera collettiva. La struttura sociale di questa piccola Siedlung è sicuramente più eterogenea di quella di un'area residenziale periferica composta di case isolate unifamiliari. Come avviene non di rado in Germania si tenta di raggiungere un mix

sociale offrendo sia appartamenti in proprietà privata, sia appartamenti in affitto. È evidente però che si tratta di un gruppo di persone che si potrebbero descrivere estremisti ecologisti, considerando che è tuttora piuttosto raro l'atteggiamento che rifiuta a priori lo standard del possesso di una macchina. Ma non sarebbe corretto descrivere Saarlandstraße come un ghetto ecologico visto l'eterogeneità sociale raggiunta attraverso varie forme di finanziamento privato e pubblico.

La riduzione del trasporto motorizzato è di grande rilevanza per le politiche ambientali. Il tema principale di sustainable development, come è stato definito da UN World Commission on Environment and Development nel rapporto "Our common future" del 1987, è la riduzione dell'uso dei combustibili fossili, ovvero la riduzione dell'uso di petrolio, carbone e gas naturale³⁵. Il trasporto motorizzato si basa quasi completamente sull'utilizzo dei combustibili fossili. Spesso si trascura il fatto che anche i mezzi di trasporto elettrici come ad esempio i treni urbani utilizzano energia prodotta attraverso l'utilizzo di combustibili fossili. L'impiego di combustibili fossili inquina non solo l'aria, ma indirettamente anche suolo e acqua. L'aumento sproporzionato di anidride carbonica o CO₂ è tuttora ritenuto fondamentale per la comparsa dei gas serra responsabili direttamente del surriscaldamento globale. Non solo l'utilizzo di combustibili è problematico, ma la loro estrazione e successivamente il loro trasporto è connesso ad ulteriori rischi ambientali come ad esempio le dispersioni in mare. Il problema maggiore risiede nel fatto che i combustibili fossili non sono rinnovabili, la loro quantità è limitata. Il consumo di queste risorse è in continuo aumento nei paesi benestanti e non di rado contribuisce anche al rischio di guerre e conflitti internazionali.

In Danimarca sono stati raggiunti risultati notevoli nel tentativo di ridurre l'uso di energia, ma questi risultati riguardano la produzione industriale e l'energia utilizzata nelle abitazioni. La riduzione dei gas serra nel settore dei trasporti è invece particolarmente difficile. Anche in Danimarca, che viene spesso percepita come un paese all'avanguardia dello sviluppo sostenibile in Europa, l'uso di energia e le conseguenti emissioni prodotte dal settore dei trasporti continuano ad aumentare sempre di più³⁶. È ben noto che trasporti e mobilità implicano una serie di effetti negativi: inquinamento dell'aria, rumore, consumo del territorio attraverso l'incessante costruzione di nuove strade, riduzione dello spazio pubblico occupato dalle macchine parcheggiate, effetto barriera causato dalle arterie stradali e infine incidenti stradali di varia gravità. È altrettanto ben noto che sia l'inquinamento dell'aria, sia l'inquinamento acustico prodotti dal traffico motorizzato abbiano conseguenze severe per la salute. L'auto elettrica viene spesso proposta come una

soluzione alternativa e sostenibile, ma essa non risolve il problema affatto perché le emissioni risulterebbero ridotte in strada ma non nel luogo dove viene prodotta l'energia necessaria per questo tipo di veicoli.

Esistono metodi, probabilmente giudicati radicali, per favorire una drastica diminuzione dell'inquinamento causato dal settore dei trasporti: aumento radicale del prezzo di petrolio, aumento del prezzo di pedaggio, acquisto limitato pro capite di benzina. L'attuazione di queste misure restrittive potrebbe cambiare la situazione, anche in tempi brevi. D'altra parte è molto difficile e addirittura impossibile trovare il supporto politico per misure del genere. La mobilità motorizzata ha permesso a tante persone di raggiungere destinazioni e attività disparate, ma allo stesso tempo ha contribuito ad una società nella quale la mobilità non è solo appunto libertà ma anche una richiesta. Nella seconda metà del XX secolo per molte persone è diventato non solo possibile ma innanzitutto necessario trasportare se stessi, per così dire, attraversando distanze sempre maggiori per raggiungere non solo mete esotiche, ma soprattutto le loro attività quotidiane.

Il futuro sviluppo urbano può contribuire a limitare il bisogno di mobilità, ma una pianificazione tale, da sola, non potrebbe portare alla riduzione auspicata di emissioni. Soltanto in sinergia con altre misure, anche radicali e impopolari, congiunte ad un ulteriore miglioramento del trasporto pubblico, si potrebbero raggiungere cambiamenti notevoli. Næss ricorda un fatto che di solito viene trascurato, ovvero la lunga permanenza che ha nella storia la struttura urbana. Essa genera un pattern di mobilità che è molto difficile cambiare nel tempo. Prendendo in considerazione la città di Roma ad esempio, la durata di tanti tracciati stradali arriva anche ad un arco di tempo che supera due millenni. Ma lo stesso discorso vale per le città più giovani, di fondazione medievale. La maggior parte dei tracciati stradali odierni, nonostante amplificazioni o aggiustamenti, hanno una durata plurisecolare. Il ragionamento può essere anche invertito. I processi di demolizioni sistematiche, come quelli che si possono osservare sullo stock edilizio della ex Germania dell'Est dopo la riunificazione, si rivelano ben più complessi, perché portano ripercussioni anche sulle reti infrastrutturali. È estremamente difficile, e a tratti anche impossibile, cambiare il pattern della mobilità già esistente. Per il futuro prossimo si prevedono nuove costruzioni piuttosto marginali, se confrontate con il tessuto edilizio già esistente. Quindi cambiamenti significativi non avverranno. Però è indiscutibile che un sito utilizzato per insediamenti residenziali – indipendentemente dalla scala di intervento – e la sua localizzazione dentro un'area urbana, modificano la struttura urbana e determinano la mobilità quotidiana che ne

conseguenze. In tanti paesi europei il dibattito recente³⁷ mette in discussione lo sviluppo urbano dispersivo, ritenuto responsabile del consumo eccessivo del territorio. Esso distrugge le aree naturali e agricole e inoltre aumenta notevolmente l'energia utilizzata per trasporti e per gli stessi edifici. Su queste osservazioni si basa la predominante idea dello sviluppo urbano sostenibile che propone l'ideale della "città compatta". Ci sono anche idee contrarie alla "città compatta" che propongono una "città verde" estrema come ideale sostenibile, imponendo però un'autosufficienza locale ad esempio anche nella gestione delle acque e una densità piuttosto bassa. Negli anni recenti si parla invece della "città policentrica" o della "concentrazione decentrata". Specialmente negli Stati Uniti la concentrazione decentrata è un modello dell'approccio tradizionalista di "New Urbanism", che non è privo di seguaci anche in Europa. Il problema della "città policentrica" rimane la mancata chiarezza per quanto riguarda la scala geografica: si tratta di una regione policentrica o della città policentrica? I sostenitori di "New Urbanism" e della concentrazione decentrata vengono spesso criticati per le modalità di spostamento non sostenibili e gli stessi sostenitori negano spesso i rapporti tra la struttura urbana e le modalità di spostamenti.

A parte la rilevanza per le politiche ambientali la ricerca che approfondisce il rapporto tra la struttura urbana e le modalità di spostamento è altrettanto importante per la dimensione del welfare³⁸. Uno stato sociale, appunto un welfare state, è organizzato in modo tale da garantire a tutti i cittadini l'assistenza per i servizi indispensabili. Se una struttura urbana richiede una quantità alta di trasporti, in termini di distanza e di tempo impiegati, gli abitanti saranno costretti ad un maggiore investimento di soldi e di tempo per effettuare il loro spostamenti quotidiani o "spostamenti obbligati". Occorre brevemente trattare la classificazione di spostamenti proposta da Vilhelmson³⁹.

"Spostamenti obbligati" o "bounded trips" sono tutti gli spostamenti che servono per raggiungere attività fissate nello spazio e nel tempo, ad esempio andare al lavoro, a scuola, portare e prendere i figli al giardino d'infanzia.

"Spostamenti non obbligati" o "non-bounded trips" riguardano viaggi nei quali il tempo e la località sono flessibili, ad esempio andare a trovare amici, uscire la sera o fare jogging.

"Spostamenti parzialmente obbligati" o "semi-bounded trips" possono essere suddivisi in due categorie. Nella prima categoria il tempo è fissato ma il luogo varia quasi costantemente, ad esempio le persone che lavorano in vari luoghi sposta-

dosi durante il giorno. Nella seconda categoria il luogo è fissato, ma il tempo varia, ad esempio fare un viaggio per andare a trovare i propri genitori.

Probabilmente ci saranno ulteriori tipi di spostamenti, ma la classificazione che distingue queste quattro categorie aiuta a percepire i viaggi quotidiani con più precisione. Tornando alla succitata dimensione di welfare, inteso come accessibilità trasversale, va preso in considerazione che una parte della popolazione può permettersi la mobilità alta, cioè la mobilità veloce attraverso la mobilità individuale, privata e motorizzata. Questo tipo di mobilità riduce la quantità di tempo impiegata per gli spostamenti. Un'altra parte di popolazione, che non possiede il mezzo privato motorizzato, dovrà spendere molto più tempo per gli spostamenti o dovrà ridurre il raggio delle proprie opzioni riguardo lavoro e altre attività a una parte limitata dell'area urbana. Questo ragionamento vale sia per le famiglie che non possiedono una macchina, sia per le famiglie dove c'è almeno una macchina, occupata però da un membro di famiglia. Più una struttura urbana richiede una quantità alta di trasporti, in termini di distanza e di tempo, più si riduce il welfare in una determinata città o regione. In Europa nel corso del XX secolo per decenni la casa era stata considerata un servizio indispensabile, mentre oggi viene piuttosto considerata un oggetto di consumo. Le osservazioni di Næss che mettono in relazione la possibilità di spostarsi per tutti i cittadini con il livello di welfare raggiunto in uno stato, non sono da trascurare, perché accoppiano il bisogno abitativo al bisogno di mobilità. Questo accoppiamento costituito da abitazione e mobilità nella contemporaneità progettuale, non viene più percepito come necessario, nonostante decenni fa rientrava, almeno marginalmente, negli orizzonti progettuali di architetti e urbanisti. Probabilmente è proprio la diffusione trasversale della mobilità privata motorizzata, ovvero la trasformazione dell'oggetto macchina in un oggetto di consumo di massa accessibile a tutti, una delle ragioni per trascurare e infine delegare la mobilità all'utente. Valutare il welfare di un'area attraverso la capacità di fornire abitazioni anche per strati di società poco avvantaggiati va integrato con la capacità di garantire a tutti gli strati della società mobilità efficiente. La relazione che intercorre tra il progetto di housing e la mobilità che esso inevitabilmente innesca è riconfermata dalle ricerche di Næss. La localizzazione di un progetto residenziale nella struttura urbana è incisiva e determinante per la mobilità futura.

È importante sottolineare che gli esiti delle ricerche di Næss nell'area metropolitana di Copenhagen mettono in luce le modalità di spostamento che sono le stesse identiche osservate in città molto diverse tra loro: Parigi, Londra, New York,

San Francisco, Melbourne, aree urbane olandesi, minori città inglesi, le città danesi Aalborg e Frederikshavn, le città norvegesi Oslo, Bergen e Trondheim⁴⁰. In vari dibattiti e discussioni sulla sostenibilità, nonostante le evidenze emerse dalle varie ricerche, è ancora frequente che vengano avanzati dubbi sul fatto che la densità e la localizzazione della residenza nella struttura urbana possano davvero influenzare l'uso dell'energia necessaria per i trasporti. Alcuni critici affermano che non ci può essere una relazione causale tra la struttura urbana e la modalità di spostamento e di solito si sostiene che su questa relazione le conoscenze non sono sufficienti per far in modo che su di esse si basino le politiche di sviluppo. Per quali ragioni l'evidenza non convince? Næss afferma sin dall'inizio che la struttura urbana è determinante nel causare modalità di spostamento, ma trattandosi di una situazione "multi-casual", la struttura urbana è solamente una fra alcune cause che influiscono sulla modalità di spostamento; essa è di conseguenza una causa parziale, ovvero a "contributory cause", in quanto contribuisce insieme ad altri fattori a determinare la mobilità. A differenza degli edifici le persone si spostano, viaggiano e le loro abitudini di spostamento sono risultato di risorse, bisogni e desideri, determinati a loro volta dalle limitazioni e dalle possibilità date dalle condizioni strutturali della società. Tre le condizioni che strutturano la società ci sono le strutture urbane fisiche e spaziali che sono oggetto della pianificazione urbana e della progettazione architettonica.

Infine è lecito porsi la domanda se la crescita economica, che è considerata un bene indiscusso ed è intrinseca al capitalismo e quindi anche all'idea diffusa del benessere, possa conciliarsi con la diminuzione del consumo del suolo e la riduzione del traffico. Le probabilità appaiono piuttosto basse. Il dilemma del consumismo e le sue ripercussioni sullo sviluppo sostenibile inteso come salute del pianeta intero è stato tematizzato da altre manifestazioni espressive. Fra tante molto convincente appare l'opera Allegoria della morte di Enzo Mari. Si tratta di un'installazione risalente al 1987⁴¹. Le parti costitutive dell'installazione sono: terra, tre lapidi in pietra e modellini di macchine. In una specie di cimitero ci sono tre tumuli di terra con le rispettive lapidi. La lapide a sinistra ha inciso il simbolo di falce e martello, la lapide in mezzo la svastica nazista e la lapide a destra una croce latina. Sul tumulo della tomba appartenente alla lapide con la svastica nazista si trovano modellini di macchine, appunto giocattoli di tutte le forme e di tutti i colori, però tutti incolonnati in una direzione, verso la lapide. Enzo Mari spiega la scelta simbolica precisando che le tre lapidi sono state incise con i simboli delle tre religioni oggi esistenti: una croce che allude a tutte le religioni monoteiste; una falce e martello che allude alla "religione" laica; una svastica che allude alla "reli-

gione” della merce, suggerita da una dozzina di modellini di automobili poste nella sua direzione⁴². Mentre la simbologia delle due prime religioni è stata immediata, Mari riconosce come l’individuazione del simbolo per la terza lapide abbia richiesto una riflessione di un anno. Via via le diverse ipotesi gli si rivelavano molto banali, sino alla scelta del simbolo della svastica, che gli è sembrata eccessiva, come ammette lui stesso.

Ma poi, ho riflettuto su quello che tutti gli intellettuali tedeschi hanno dichiarato, dando parola a ciò che tutti i cittadini intuivano o sapevano per esperienza diretta: si iniziò a eliminare fisicamente qualche milione di cittadini tedeschi prelevandoli dai cronichi e dagli ospedali perché incurabili o comunque inadatti al lavoro produttivo. I libri di testo delle scuole elementari di quegli anni spiegavano che l’eliminazione di quelle persone era necessaria: il costo del loro mantenimento doveva essere utilizzato per la produzione (anche delle armi...). Poi gli zingari, per finire a tutti gli ebrei. I campi di sterminio non sono solo i due o tre più conosciuti, in realtà ciascuna provincia tedesca ne possedeva uno.

I campi dovevano essere gestiti per le molteplici necessità. Non solo le SS ma molti semplici cittadini tedeschi vi lavoravano. Al mattino, dopo aver portato i bambini all’asilo, entravano nel campo per svolgere le loro mansioni. Un genocidio mostruoso...Ma quello che oggi sta succedendo prelude l’inizio di un secondo genocidio, che viene ignorato e attenuato da speranze di miracoli tecnologici dimenticandosi che la tecnologia è sempre lo strumento primo della merce.

La gente sa dai libri, dai giornali, dai film, dai programmi televisivi, che il nuovo genocidio, quello del pianeta, è incombente. Tuttavia, continua a sognare il Dio della merce⁴³.

Certamente non è l’automobile sola e unica da ritenere responsabile per l’insostenibilità ambientale che caratterizza in particolare gli ultimi decenni, ma essa è davvero il simbolo più rappresentativo e più trasversale del modo di vivere e quindi del modo di abitare la terra nella seconda metà del XX secolo. Davanti alle numerose e svariate evidenze bisogna riconoscere che il mezzo di trasporto privato e motorizzato – la macchina – ha perso la sua innocenza, non in quanto un oggetto altamente tecnologico e dal design accattivante, ma in quanto il suo utilizzo sproporzionato e dilagante è riuscito in breve tempo a stravolgere intere città e vasti paesaggi a livello globale. Una coincidenza piuttosto macabra riguarda un fatto storico che acquista una valenza particolare alla luce di Allegoria della morte di Enzo Mari. Henry Ford, imprenditore statunitense precedentemente menzionato per la sua straordinaria capacità nel trasformare l’automobile da un oggetto di lusso a un oggetto di consumo di massa, nel 1938, all’età di 75 anni viene insignito della Gran Croce dell’Ordine dell’Aquila Tedesca, un’onorificenza della Germania nazista concessa a personalità straniere considerate simpatizzanti del nazismo. Si trattava, tra l’altro, di un ringraziamento per i rifornimenti dell’esercito nazista con mezzi blindati da parte della filiale Ford in Germania. La libertà e la morte sono spesso vicine.



22 Gerd Wessel, vignetta, anni 70



23 Gerd Wessel, vignetta, anni 80



24 Enzo Mari, *Allegoria della morte*, 1987, Roma, Galleria Nazionale d'Arte Moderna

Note al testo

¹ Esiste un caso temporalmente precedente rispetto a quello di Saarlandstraße, che risale al 1995. Si tratta di un progetto autofrei realizzato a Bremen e denominato Grünenstraße. Esso contempla però soltanto 23 appartamenti e perciò non può essere definito una Siedlung ovvero un insediamento formato da più edifici. Cfr. Reinig, Klaus Joachim, Zwei Mal autoarm wohnen, in „Die Wohnungswirtschaft“, n. 2, 2000, pp. 28-29.

² L'associazione si riferisce ad un altro progetto autofrei sempre a Bremen denominato Hollerland e coetaneo a Grünenstraße. Il progetto che prevedeva 220 appartamenti non fu realizzato nonostante un vivacissimo dibattito pubblico. Le basi legislative sviluppate per Grünenstraße e Hollerland sono state determinanti anche per l'associazione "Autofreies Wohnen" di Amburgo. Cfr. <http://autofreieswohnen.de/> [16 giugno 2011].

³ Schubert, Dirk, Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen, Berlin, Reimer Verlag, 2005, pp. 336-339.

⁴ Per la sottile differenza tra "ecologico" e "sostenibile" cfr. la parte 3.2.1 Ecologismo militante o le radici della sostenibilità del volume I.

⁵ Schubert, Hamburger Wohnquartiere, p. 336.

⁶ Ibid.

⁷ Ivi, p. 337. Dopo il completamento della Siedlung nel 2010 aumenterà il numero complessivo di abitanti e anche di parcheggi, ma il rapporto tra appartamento e il posto macchina non dovrà superare 0,2.

⁸ Cfr. la recente edizione in dvd, Walther Ruttmann, Berlin, die Sinfonie der Großstadt & Melodie der Welt, Edition filmmuseum 39, film & kunst GmbH 2008.

⁹ Il montaggio dinamico di Ruttmann è influenzato dai lavori contemporanei di Sergej Ejzenštejn e Dziga Vertov. Va ricordato che La corazzata Potjomkin di Ejzenštejn è del 1925, mentre Simfonia Donbassa / Entuziazm di Vertov del 1930 include nelle riprese anche il sonoro, sia la musica dal vivo, sia i rumori prodotti dalle macchine.

¹⁰ Häußermann, Hartmut / Läßle, Dieter / Siebel, Walter, Stadtpolitik, Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag, 2008, capitolo 9. Fordismus und die fordistische Stadtlandschaft, pp. 135-158.

¹¹ Gli autori si riferiscono alle constatazioni di Siegfried Giedion riportate nella pubblicazione Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, Frankfurt am Main, Athenäum, 1987, p. 141.

¹² Tetlow, John / Goss, Anthony, Case città e traffico, Roma-Bari, Laterza, 1975 (ed. or. 1968², Homes, Towns and Traffic, Faber and Faber Ltd, London [1965¹]).

¹³ Ivi, p. 19.

¹⁴ Ivi, p. 17.

¹⁵ Nelle parti centrali di Venezia non sono ammesse neanche le biciclette, per ovvie ragioni di sicurezza.

¹⁶ Angela Cattaneo è professore di Sociologia alla Sapienza Università di Roma.

¹⁷ Cattaneo, Angela, Prigionieri del traffico. Mobilità e sicurezza ambientale, Milano, Franco Angeli, 2009.

¹⁸ Cfr. il capitolo seguente dove vengono trattati i risultati emersi da uno studio molto complesso che in-

daga proprio la mobilità in relazione alla struttura urbana.

¹⁹ Ivi, p. 89.

²⁰ Ivi, pp. 41-43.

²¹ Förster, Wolfgang, Housing in the 20th and 21st Centuries / Wohnen im 20. und 21. Jahrhundert, München-Berlin-London-New York, Prestel Verlag, 2006, pp. 106-107.

²² La Cattaneo si appoggia alla Relazione sullo stato delle conoscenze in tema di ambiente e salute nelle aree ad alto rischio in Italia, pubblicata dal CNR nel 2007. In Italia un decesso su cinque è dovuto a cause ambientali, prima tra tutte, lo smog. Le automobili sono responsabili del 75% delle emissioni di benzene su scala nazionale. Inoltre sempre le automobili sono responsabili delle emissioni di 60% di ossidi di azoto e il 90% di monossido di carbonio. Gli effetti da traffico nelle città uccidono con le polveri sottili 8 220 italiani all'anno, che equivalgono al 9% della mortalità degli over 30, incidenti stradali esclusi.

²³ Si può presumere che lo stesso dato valga per il maggior numero dei paesi europei.

²⁴ Cattaneo, Prigionieri, pp. 61-87.

²⁵ Ivi, p. 89.

²⁶ Da alcuni racconti emerge una dipendenza più o meno apertamente dichiarata.

²⁷ Ivi, p. 70.

²⁸ Petter Næss è professore di Pianificazione urbana all'Università di Aalborg in Danimarca e inoltre è ricercatore presso l'Istituto Norvegese per la ricerca sulla pianificazione urbana e regionale. Le sue ricerche si concentrano su sviluppo urbano sostenibile con un particolare approfondimento del rapporto tra consumo del territorio e trasporti.

²⁹ Næss, Petter, Urban structure matters. Residential Location, car dependence and travel behaviour, London-New York, Routledge, 2006.

³⁰ Ivi, capitolo 11 Conclusions from the Metropolitan Area Study, pp. 218-229.

³¹ Si tratta di cosiddetti spostamenti compensatori, da non confondere con i spostamenti quotidiani.

³² Qui si potrebbe contraddire all'affermazione di Næss, ricordando l'esistenza di un cospicuo numero di progetti residenziali periferici degli anni 60 e 70. Inoltre nell'Europa dell'est questa modalità di progetto residenziale si protrae anche negli anni 80, addirittura. Nelle periferie delle maggiori città europee erano stati raggiunti livelli di densità piuttosto alti.

³³ Ivi, p. 276.

³⁴ Cfr. tabella 13.1, p. 277.

³⁵ Ivi, pp. 2-5.

³⁶ Ibid.

³⁷ Il dibattito non è poi così recente. Tra vari scritti cfr. Commission of the European Communities, 1990, Green Paper on the Urban Environment, Lussembourg, Office for the Official Publications of the European Communities.

³⁸ Næss, Urban structure, pp. 5-7.

³⁹ Næss ripropone la classificazione di viaggi basandosi su Vilhelmson, pp. 16-17. Cfr. per un ulteriore approfondimento Vilhelmson, Bertil, Daily mobility and the use of time for different activities. The case of

Sweden, in *GeoJournal*, 1999, v. 48, n. 3, pp. 177-185.

⁴⁰ Per precisazioni sugli autori delle ricerche menzionate cfr. p. 31 e pp. 223-229.

⁴¹ Allegoria della morte è stata esposta per la prima volta presso la Galleria d'Arte Moderna di San Marino nella mostra "Enzo Mari. Modelli del reale", tenutasi tra giugno e agosto del 1988. L'opera fa parte della collezione della Galleria Nazionale d'Arte Moderna di Roma.

⁴² Mari, Enzo, *L'arte del design, catalogo della mostra (Torino, Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea, ottobre 2008-gennaio 2009)*, Milano, Federico Motta, 2008, pp. 158-159.

⁴³ *Ibid.*

Bibliografia

Cattaneo, Angela, 2009, Prigionieri del traffico. Mobilità e sicurezza ambientale, Milano, Franco Angeli.

Förster, Wolfgang, 2006, Housing in the 20th and 21st Centuries / Wohnen im 20. und 21. Jahrhundert, München-Berlin-London-New York, Prestel Verlag, pp. 106-107.

Häußermann, Hartmut / Läßle, Dieter / Siebel, Walter, 2008, Stadtpolitik, Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag, pp. 135-158.

Mari, Enzo, 2008, L'arte del design, catalogo della mostra (Torino, Galleria Civica d'Arte Moderna e Contemporanea, ottobre 2008 – gennaio 2009), Milano, Federico Motta.

Næss, Petter, 2006, Urban structure matters. Residential Location, car dependence and travel behaviour, London-New York, Routledge.

Reinig, Klaus Joachim, 2000, Zwei Mal autoarm wohnen, in „Die Wohnungswirtschaft“, n. 2, pp. 28-29.

Schubert, Dirk, 2005, Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen, Berlin, Reimer Verlag, pp. 336-339.

Tetlow, John / Goss, Anthony, 1975, Case città e traffico, Roma-Bari, Laterza (ed. or. 1968², Homes, Towns and Traffic, Faber and Faber Ltd, London [1965¹]).

Fonti audiovisive

Ruttmann, Walther, 1927, Berlin, die Sinfonie der Großstadt, 65'.