



Riqualificazione dei quartieri. Uno degli esempi di urbanistica tattica a Mila

INTERVISTA

Maurizio Carta. Urbanista

«Ritorno ai quartieri con tutti i servizi nel raggio di 15 minuti»

Un anno fa ha pubblicato il suo ultimo libro, dal titolo «Futuro. Politiche per un diverso presente». Nessuno allora poteva immaginare «questo» presente dominato dalla pandemia. Che rende ancora più importante la discussione sul futuro delle città. Ne parliamo con Maurizio Carta, docente di Urbanistica all'Università di Palermo.

Professore, possiamo imparare qualcosa da questa situazione?

Sicuramente. Siamo in presenza di quella che si può definire una «sindemia», cioè una crisi che è allo stesso tempo sanitaria, economica e climatica, della quale soffrono maggiormente le classi più fragili, e abbiamo una grande occasione per imparare e per studiare soluzioni. Che non consistono nello spingere le persone fuori dalle città seguendo la facile retorica dei borghi-rifugio. La città è stata inventata seimila anni

La consapevolezza, indotta proprio dalla situazione attuale, che bisogna fare un «salto di specie», arrivando a una transizione ecologica che riguarda tutti. Per passare dal consumo e dall'erosione di risorse a una città generativa. Prendiamo le fonti rinnovabili e facciamo un esempio. A Friburgo è stato realizzato un quartiere che produce il quadruplo dell'energia elettrica di cui ha bisogno: oltre alla possibilità di rivendere una quota al gestore, questo può significare - tra l'altro - costi energetici azzerati per progetti di social housing, scuole, ospedali, energia gratis per le auto elettriche.

Per andare in questa direzione possono aiutare anche i superbonus fiscali in tema di edilizia?

Senza altro. Già si può arrivare all'autosufficienza grazie a miglioramenti tecnologici (legati ad esempio al

fa e ha sempre resistito. Nei momenti difficili è venuta fuori la volontà di reagire, e così succede ora: non si tratta semplicemente di adattarci per sopravvivere, ma di andare oltre un certo modello.

Quale?

Quello europeo del '900, con un centro cittadino che attrae tutto, comprese le auto che vi convergono. Occorre pensare a una realtà policentrica, dove ogni quartiere periferico sia in grado di aumentare la propria autonomia, legata anche ad attività lavorative, scolastiche, del tempo libero. Ed ecco che in un momento in cui gli spostamenti sono più limitati le città si possono rigenerare redistribuendo le funzioni, con scuole, teatri, musei che si collocano in zone diverse dal centro. Si punta al modello delle «15-minutes cities», cioè a garantire ai cittadini di trovare i servizi essenziali nell'arco di un quarto d'ora a piedi o in bicicletta da casa.

Le periferie e i quartieri avranno, quindi, un ruolo strategico?

Questo è un progetto interessantissimo, di "urbanistica tattica", che a livello internazionale si sta sviluppando in numerose grandi città. Si tratta appunto di tornare a offrire molti servizi in prossimità delle abitazioni e di rendere attrattivi i vari quartieri, senza peraltro arrivare a una totale autosufficienza con cui si correrebbe il rischio di creare dei ghetti. Teniamo anche presente che nelle periferie si trovano aree ed edifici dismessi che possono essere riutilizzati senza ulteriore consumo di suolo, così come sono ancora presenti brani importanti di natura, che potrebbero essere dedicati a un'agricoltura urbana in grado di andare oltre gli orti per i pensionati e di mettere a disposizione prodotti di qualità a chilometri zero.

Come dovrebbe cambiare la mobilità?

Se riduciamo le funzioni riservate esclusivamente al centro ci dovremo muovere meno. L'altro aspetto riguarda l'uso dell'auto privata: nel contesto urbano si dovrà puntare a considerarla come l'ultima opzione



MAURIZIO CAPUTO
Docente di urbanistica all'Università degli studi di Palermo

tovoltaico) e trasformare un edificio da "passivo" a "neutro". Ma un investimento ecologico in più potrebbe ad avere anche una quota di energia da cedere, con un'altra serie di vantaggi. Penso che le amministrazioni comunali dovrebbero favorire questo processo.

Ecosistema urbano ci dice che il Sud rimane sempre più indietro. Ora si parla di south working...

Sì, il fenomeno nasce in seguito al rientro al Sud, forzato dalla pandemia, di tanti giovani lavoratori di alto profilo. Che dai loro luoghi di origine stanno continuando a lavorare nel mondo delle professioni e della finanza. Questo prezioso capitale umano perturba il contesto: ci troviamo di fronte a persone che non accettano l'arretratezza e lottano perché vengano adottati parametri culturali, sociali, infrastrutturali altrove sono abituate. Ecco un fenomeno e una chance per il Meridione.

Le città italiane medio-piccole hanno problemi minori?

Direi di no, almeno se guardiamo alle realtà che hanno subito processi simili a quelli dei quartieri periferici delle metropoli e sono state svuotate di funzioni produttive e luoghi della salute. Parliamo di città meravigliose che hanno a volte bisogno di un riequilibrio. Ho mostrato i suoi limiti anche l'idea che la creazione di una metropoli moderna (come Milano) determini per "gocciolamento" un surplus economico di cui beneficiano i territori vicini. Non è un processo automatico, serve una politica che occupi di città medie e piccole. Più in generale serve una visione complessiva: non si può pensare di affidare la soluzione dei problemi ai soli sindaci. L'ultimo piano nazionale per le città che peraltro

considerarla come l'ultima opzione dopo gli spostamenti su mezzi pubblici, il car sharing, la mobilità ciclabile e pedonale.

Che cosa può accelerare la tra-

zionale per le città, che per anni rimasto sulla carta, risale al 19 Penso che sia ora di farne un altro e soprattutto di attuarlo.

—Giac