

La città compacta e policentrica, sostenibile, ambinetale; il lavoro della Urban Task Force

Introduzione

L'Urban Task Force e la Rinascita Urbana

Nel 1998 l'architetto Richard Rogers è stato invitato a presiedere una commissione del governo inglese, l'Urban Task Force. L'UTF è stata commissionata per tradurre i principi dello sviluppo sostenibile urbano in consulenza strategica per la pianificazione delle autorità in Inghilterra.

L'obiettivo era quello dell'identificazione delle cause che provocano la riduzione della popolazione nella città e una nuova visione per la rigenerazione del centro urbano, fondata sull'applicazione di regole ben precise che riguardano la qualità del progetto, il benessere sociale e l'aspetto ambientale. Le raccomandazioni sono azioni pratiche che i Comuni del Regno Unito devono seguire per raggiungere l'obiettivo. La missione definita dall'UTF sarà raggiunta attraverso un programma legislativo che seguirà le raccomandazioni date dalla commissione. Nel 1999 l'Urban Task Force affronta una realtà urbana con le seguenti caratteristiche e sfide principali:

-Declino delle aree urbane centrali e delle comunità dell'inner-city in termini di aumento di queste ultime nelle zone di periferia.

-Una previsione ufficiale della necessità di ulteriori 4 milioni di abitazioni entro 25 anni.

-Esaurimento delle zone verdi suburbane ad un ritmo allarmante causato dal declino sociale ed economico all'interno delle aree urbane.

-Spesa di oltre £200 billion da parte del settore pubblico, in un anno, negli insediamenti della città. Questa cifra è uguale a quasi il 60% della spesa pubblica totale del Regno Unito.

-Percezione di peggioramento della propria area residenziale da parte di una persona su quattro negli ultimi anni.

-Oltre il 90% degli edifici urbani e delle infrastrutture che saranno utilizzate nei prossimi 30 anni, sono già stati costruiti.

-La disoccupazione nei centri cittadini cresce in percentuale più del doppio rispetto ad altre zone.

-Circa 1,3 milioni di edifici residenziali e commerciali sono attualmente vuoti e sono inutilizzati.

-La portata del traffico stradale nei prossimi 20 anni aumenterà di un terzo rispetto ad oggi.

L'obiettivo dell'UTF era quello di riuscire a trovare soluzioni di abitazioni per quattro milioni di nuove residenze in un periodo di 25 anni, ma nello stesso tempo migliorare la qualità di vita nella città e nella campagna. Per ottenere questo obiettivo è stato definito che il 60% delle nuove unità abitative devono essere costruite in "brownfields" - zone industriali o commerciali abbandonate, dentro il confine urbano, che possano essere riutilizzate per nuove funzioni d'uso. Il conseguimento di questo obiettivo è fondamentale per il futuro della società urbana. Un fallimento provocherebbe la frammentazione della città e l'erosione della campagna.

Un passo verso il futuro della realtà urbana deve essere fatto immediatamente per evitare l'incremento del traffico, che provocherà un effetto ambientale negativo come la qualità dell'aria e la diminuzione di risorse naturali.

La nuova visione, la rinascita del modello urbano, è stata definita per ottenere un risultato di vita urbana diversa da quella attuale. L'obiettivo finale, però, deve passare attraverso uno studio approfondito che migliori la qualità di vita dentro la città.

E' necessario riportare alle persone il desiderio per la vita urbana. Le soluzioni devono trasformare i centri urbani in zone dove le persone vogliono vivere, possano lavorare e abbiano infinite possibilità sociali.

In termini pratici, le città devono diventare più compatte, più coese internamente, e devono supportare funzioni pratiche di varie tipologie - lavorative, abitative e necessarie per il tempo libero.

Questa visione deve essere adottata mantenendo sempre una strada sostenibile ed attraverso la possibilità di accettare cambiamenti.

La missione può essere raggiunta grazie ai finanziamenti del governo o dei privati ma nello stesso tempo deve toccare la volontà delle persone al cambiamento.

I centri urbani nella storia sono stati sviluppati da un piccolo nucleo abitativo (di tipo castellare o borgo mercantile) fino ad arrivare al modello urbano della città metropolitana diffusa. Durante gli anni sono stati aggiunti nuovi anelli di abitazione al

nucleo iniziale. Gli anelli aggiuntivi rappresentano l'incremento della popolazione nel confine urbano. Dopo la rivoluzione industriale l'incremento è divenuto ancora più rapido e gli anelli residenziali aumentavano il peso della zona urbana costruita, spingendo il margine urbano ancora di più verso la campagna. Lo schema nella figura 1 rappresenta la formazione della città diffusa.

Man mano che ci si allontana dal centro, il numero dei residenti diminuisce; la forma ottenuta rappresenta una maggiore densità urbana vicino al centro, ovvero il nucleo centrale di servizi e lavoro nella città, e diminuisce verso i confini della città. Una mancanza di insediamenti necessari per la vita quotidiana.

Negli anni '80 e '90 del secolo scorso, la vita al interno del confine urbano era più difficile e causava una migrazione dal centro della città; i costi elevati, la densità del costruito, la mancanza dei posti di lavoro, la bassa qualità della vita sociale e il rapporto con la natura hanno portato al processo di deconcentrazione dal centro verso i margini urbani, spingendo sempre e di più il bordo della città verso la natura. Il procedimento di tras migrazione fuori dal centro ha creato dei problemi riguardanti l'accessibilità ai servizi, ai luoghi di lavoro e ai punti di opportunità sociale e ha prolungato i tempi necessari per muoversi all'interno della città. La situazione della metropolitana inglese fino a oggi è contenuta dentro al distretto sono riportati nella figura 2.

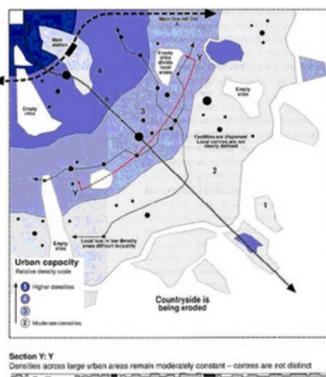


Figura 2 / Il modello della città diffusa e i variazioni di densità, dal centro verso il margine urbano

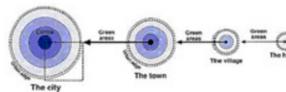


Figura 1 / la formazione della città diffusa

L'UTF offre un nuovo schema per risolvere i problemi della città moderna. Come rappresentato nella figura 3, la città si suddivide in vari distretti omogenei; ogni distretto si suddivide in quartieri e ogni piccolo quartiere ha un centro locale con i principali servizi: scuola, uffici postali, piccoli negozi, luoghi per il lavoro e varie zone verdi di diverse forme. La distanza tra le residenze e le aree di servizio varia da 200 a 600 metri. L'insieme di più quartieri formano il distretto, con il suo centro relativo; in questo centro esistono delle strutture di maggiore interesse comune, come le chiese, i centri artistico-ricreativi, grandi parchi, strutture scolastiche di secondo livello, con una distanza non maggiore a 2000 metri dalle residenze. Nelle piccole città il centro relativo del distretto è collegato direttamente al centro assoluto della zona urbana dove si trovano gli

ospedali e centri per la cultura e per il lavoro, distanti non più di 5000 metri da ogni piccolo quartiere residenziale. Nelle situazioni metropolitane maggiori, il centro assoluto e formato anche da Università, musei, municipi, centri commerciali e tutti gli altri impianti di servizio comunale. Le dimensioni della città hanno una distanza massima di 20 km dalla piccola residenza nel quartiere fino al centro assoluto. I mezzi di trasporto pubblico iniziano dentro il quartiere, passano da un quartiere all'altro attraverso ogni centro locale, e da lì, al centro relativo. Il centro relativo è collegato con il centro assoluto della città e quest'ultimo è collegato ai centri delle altre città.

Dopo 6 anni dal lancio del programma, Richard Rogers ha considerato gli sviluppi raggiunti durante questo periodo di tempo. Le conclusioni più importanti sono le seguenti:

-Per la prima volta in 50 anni è stato manifestato un cambiamento misurabile della cultura a favore delle città, che riflette un impegno nazionale per il Rinascimento Urbano.

-Le persone hanno iniziato a tornare nei centri urbani. Nel 1990 erano solo 90 le persone che vivevano nel cuore di Manchester, oggi ci sono 25.000 residenti. Nello stesso periodo la popolazione del centro di Liverpool è quadruplicata.

-Aderendo al principio di test sequenziali, è stato incoraggiato il riutilizzo dei terreni abbandonati (Brownfields), invece di costruire case su terreni vergini (Greenfields). Oggi, una media nazionale del 70% delle nuove costruzioni è su terreni abbandonati, rispetto al 56% nel 1997.

-La densità delle costruzioni è aumentata, passando da una media di 25 abitazioni per ettaro nel 1997 a 40 abitazioni per ettaro nel 2005, facendo un uso migliore del terreno e delle risorse naturali.

-La Commissione per l'Architettura e l'Ambiente Costruito è ormai un rappresentante stabilito di qualità del design.

-Sono migliorate le prestazioni delle autorità locali. La Commissione di controllo globale di Valutazione delle Performance degli enti locali è stata giudicata in tutto il paese buona o eccellente.

-Ci sono stati alcuni progressi per ridurre l'impatto ambientale dei nuovi edifici con un nuovo codice e un'accettazione più ampia dell'edilizia sostenibile.

-Un significativo aumento degli investimenti in infrastrutture di trasporto pubblico, con una maggiore attenzione alle esigenze dei pedoni e dei trasporti sostenibili.

-Il numero degli investimenti privati nelle città è aumentato. Dal 1996, 2 miliardi di sterline di investimenti del settore privato è passata nella regione della città di Manchester.

-39 miliardi di sterline sono stati destinati nei prossimi cinque anni per fornire il "Sustainable Communities Plan" in tutta l'Inghilterra.

-Le città e le regioni hanno maggiori strumenti e poteri per il controllo del loro sviluppo.

-Le città e le regioni hanno maggiori strumenti e poteri per il controllo del loro sviluppo.

Insieme agli aspetti positivi accennati da Rogers dopo 6 anni, emergono nuove problematiche e punti su cui porre l'attenzione. Studiando i progressi raggiunti dopo il periodo di tempo indicato, l'UTF ha sintetizzato i concetti attuali che richiedono una nuova attenzione dai progettisti e nuove soluzioni creative da parte dell'UTF per superare le varie problematiche; queste si possono dividere in tre sottogruppi: problemi che derivano da origini sociali, ambientali o economiche.

Problematiche di origine sociale

-Famiglie di classe media si muovono fuori dei centri nella ricerca di strutture scolastiche migliori e di più sicurezza per i bambini. Il risultato avviene nei numeri: solo il 28% dei residenti

nel centro di Londra hanno un'età inferiore a 45 anni.

-I costi per metro quadro nei centri urbani sono aumentati. Il risultato è che i centri diventano accessibili solo alle famiglie di reddito elevato. Le costruzioni dei nuovi quartieri compatti, con una maggiore attenzione progettuale per il disegno e gli aspetti sostenibili, che fanno un utilizzo maggiore dei "Brownfields", prendono in qualche modo l'attrattiva degli altri quartieri già esistenti.

Problematiche di origine economica

-I fondi di finanziamento si suddividono tra varie autorità, con interessi diversi. Invece di avere una visione globale, ogni gruppo antepone il suo interesse (trasporto, sostenibilità, finanziamento) a quelli degli altri. Il risultato è che i progetti non riescono a rispondere ai tutti principi definiti dall'obiettivo.

-La qualità del disegno per i progetti da realizzare non serve come fattore importante per la scelta dell'oggetto che sarà realizzata. Sono i costi che controllano le scelte. Inoltre, non ci sono ancora abbastanza linee guida per l'autorità locale che definiscono come devono essere fatte le scelte comunali, quali progetti scegliere da realizzare sulla base del loro design.

Problematiche di origine ambientali

-Il concetto ambientale deve rimanere sempre al centro dell'attenzione, ma nello stesso tempo bisogna pensare all'immagine completa e vedere come i tre componenti (sociale, economico e ambientale) si integrano uno con l'altro in modo che ciascuno di loro abbia la stessa importanza nel progetto.

La necessità di crescita urbana, prevista nel 1998 era l'occasione per riconfigurare e migliorare il modello della città e della comunità inglese. Il lavoro finale dell'UTF - "Towards an Urban Renaissance" definisce il nuovo approccio del governo per la rigenerazione urbana. Dopo 6 anni in vigore si notano le differenze tra la teoria e la realtà. Nell'ideogramma ideale del nuovo modello urbano, tutti gli aspetti che guidano l'idea, il disegno, la sostenibilità ambientale e i rapporti sociali, funzionano insieme in armonia, ma nella realtà, riuscire a realizzare una nuova concretezza urbana dove tutti i componenti definiti dall'obiettivo devono avere la stessa importanza, è molto più complesso.

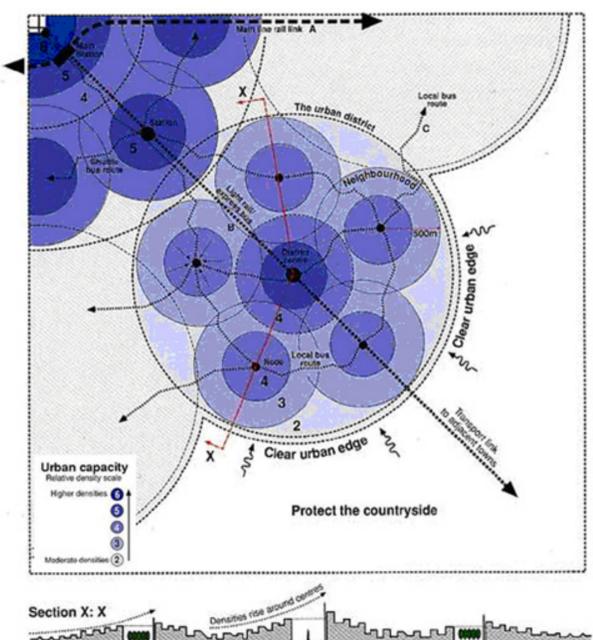


Figura 3 / Il modello della città compacta. Sono ben definiti i distretti urbani e i quartieri con la rappresentazione dell'accessibilità tra le zone.

Disegno per Eccellenza

La qualità della progettazione

Questo argomento parla della qualità dei progetti e della qualità del trasporto. La qualità degli ambienti costruiti nella città ha un effetto cruciale al loro funzionamento. Edifici, vie, quartieri e distretti ben progettati sono essenziali per la rigenerazione sociale, economica e ambientale. Studi fatti negli anni '90 sulle città olandesi, tedesche e scandinave indicavano che le città inglesi erano rimaste indietro per quanto riguarda la qualità della vita urbana. Questo argomento coinvolge varie visioni che devono lavorare insieme per arrivare ad un futuro urbano diverso. L'obiettivo per creare nuovi quartieri urbani, più attrattivi per il pubblico era quello di migliorare la qualità del progetto e del movimento dentro e tra i quartieri, fare nascere gli sviluppi compatti, riuscire a creare zone con tipologie d'uso miste, migliorare il trasporto pubblico e promuovere un forte senso di sicurezza nel pubblico e nella Comunità che usufruisce di questi spazi. Per realizzare gli obiettivi definiti dal visione globale, l'UTF ha introdotto una serie di campagne:

- Introdurre una campagna a livello nazionale che promuova il disegno del progetto urbano, basato su un sistema istituzionale che serva a preparare l'autorità locale ad arrivare a scelte progettuali migliori. Inoltre, stabilire lo sviluppo dei centri locali di formazione architettonica.

- Introdurre un consiglio di pianificazione per fondare un sviluppo urbano ad una densità adeguata a seconda della zona.

- Dedicare il 65% dalla spesa nazionale per il trasporto in progetti che danno precedenza ai pedoni, ai ciclisti e agli utenti del trasporto pubblico.



Figura 9 / Lo spazio comunale è integrato dentro il disegno, e risulta parte integrata del progetto del Porto occidentale de Malmö. Svezia.

Nella sua relazione dal 2005, Richard Roger, insieme alla sua squadra, definisce la "rinascita urbana" in cui spiega i risultati dopo 6 anni dal lancio del programma. La relazione dimostra che la gente ha cominciato a muoversi nuovamente dentro i centri urbani. Inoltre aderendosi ai principi di prova sequenziale, la riutilizzazione delle terra di Brownfields anziché la costruzione sulla terra dei Greenfields è stata incoraggiata dai Comuni. Di conseguenza una media nazionale del 70% dei nuovi sviluppi è stata concepita sui Brownfields, rispetto a un 56% nel 1997. La densità della costruzione è aumentata da una media di 25 dimore all'ettaro nel 1997 a 40 dimore all'ettaro nel 2005, un fatto che dimostra un uso migliore del suolo e delle risorse. Insieme ai successi positivi che riguardano il Design, tanti argomenti richiedono ancora una risposta. La visione urbana di città compatta, ad esempio, le autorità responsabili per il trasporto come l'agenzia regionale, l'Urban Development Corporations, le aziende urbane di rigenerazione e il gruppo di esperti, non hanno collocato la qualità dell'ambiente come argomento fondamentale della loro missione. I ministri, inoltre, non possono prendere decisioni di progettazione quando il CABE (Commissione per architettura e ambiente sviluppato) ha precedentemente già fatto le scelte che riguardano la progettazione e il Design. Dal 1999 fino a 2005 il risultato di molti concorsi nel Regno Unito per il riprogettare il Master Plan di varie città, non funzionava bene. La maggioranza dei progetti si è presentata addirittura ben dietro gli standard Europei. A dispetto della ricchezza del talento dei disegnatori di livello nazionale ed internazionale, i progetti non hanno reso un'alta qualità nelle soluzioni che offrivano. La qualità del disegno è spesso povera e ignora le raccomandazioni per il disegno integrato e spaziale che dà la priorità alla connettività, all'inclusione sociale, agli spazi pubblici e alla sostenibilità. La finalità pubblica deve essere un requisito preliminare, piuttosto che un'aggiunta al profitto finale di progettazione. Lo stesso standard alto dovrebbe essere seguito nei progetti guidati dai settori pubblici. In particolare le zone vulnerabili sono le periferie e la campagna. Qui il mercato degli alloggi è agitato e non implica una visione di lunga durata. Molti grandi progetti nel centro ed in periferia stanno sviluppandosi in un modo disomogeneo senza investimenti adatti al benessere dei fruitori.

Così le sfide rimangono ancora. I reparti di Governo prestano troppo poca attenzione al disegno. I clienti del settore pubblico non hanno l'esperienza necessarie per dare importanza alla qualità del progetto dall'inizio fino alla realizzazione. L'attenzione data maggiormente alla consegna di una quantità piuttosto che ai benefici della qualità. Anche quando progettisti con più esperienza sono coinvolti in un progetto di rigenerazione, si tende generalmente a sottovalutare i benefici del disegno. Troppo spesso il risultato dimostra una separazione fra il gruppo addetto alla progettazione globale del Master Plan e un'altra squadra responsabile della produzione dei disegni dettagliati per diverse unità abitative e luoghi. E un processo frammentario che genera ambienti disomogenei.



Figura 10 / Anche se lo sviluppo in Appleton, Warrington è stato costruito aumentando la densità, la qualità del disegno è povera e si trascurano anche i collegamenti pubblici e il trasporto.

Il trasporto

Il trasporto è l'argomento che riguarda uno dei punti cruciali della rigenerazione urbana. La visione era, ed è, quella di un sviluppo urbano integrato nei dintorni, ottimizzando l'accesso al trasporto pubblico ed elevando il loro potenziale, aumentando la combinazione delle attività, dei servizi, dei redditi e dei possessori all'interno di uno stesso quartiere. Le densità previste dovrebbero aumentare intorno ai punti di accessibilità massima e gli usi combinati eleverebbero l'accesso facile a piedi ai negozi ed ai servizi. I viali dovrebbero essere progettati come nelle altre città europee più avanzate, dando priorità ai pedoni, ciclisti ed al trasporto pubblico. Ciò genererebbe un sistema di trasporto pubblico veloce e efficiente che colleghi i centri urbani con i centri locali secondari, permettendo il trasferimento rapido e facile dal sistema di tram o metropolitana, a livello urbano, dei bus locali. Questa visione è stata realizzata parzialmente. A Londra, il sistema del bus è riuscito a rispondere in maniera flessibile alla sfida dell'aumento dello sviluppo decongestionando il centro, la metropolitana si è rimodernata e risponde alla richiesta aumentata.

E' stata inoltre proposta la legislazione che definisce "una zona domestica, dove la priorità è data ai pedoni e le automobili si muovono a poco più del passo pedonale. Lo scopo è incoraggiare a camminare, aumentando la attrattività dello spazio per i pedoni e la facilità dello spostarsi a piedi. Lo sviluppo di una rete completa per i ciclisti deve essere un'altra priorità locale, con percorsi ben definiti nelle strade più trafficate. Allo stesso tempo, le vie di importanza urbana secondaria sono progettate per elevare l'intensità di traffico. I pedoni ed i ciclisti sono ancora trattati in modo secondario. Il trasporto pubblico nella maggior parte delle città è completamente NON-integrato. Uno dei problemi più grandi è il fatto che il trasporto urbano è stato ed è ancora progettato separatamente dalla grande progettazione urbana. Il settore per il trasporto, dominato da ingegneri civili non è tra le priorità di rigenerazione del governo. I finanziamenti per estendere la ferrovia delle Docklands di Londra fino a Barking Riverside è cruciale per l'inizio della rigenerazione in Thames Gateway. Quando l'UTF ha definito il "disegno di alta qualità" non si è riferita solo all'aspetto estetico, ma anche a quello economico. La buona pianificazione di trasporto ed il buon disegno urbano vanno di pari passo. La visione progettuale del modello urbano definisce il modo in cui la città sta andando a funzionare. Se i programmi sono strategici, ben pensati e realizzati con alto livello e attenzione possiamo riuscire ad arrivare al modello della città compatta. I finanziamenti per estendere la ferrovia delle Docklands di Londra fino a Barking Riverside è cruciale per l'inizio della rigenerazione in Thames Gateway. Quando l'UTF ha definito il "disegno di alta qualità" non si è riferita solo all'aspetto estetico, ma anche a quello economico. La buona pianificazione di trasporto ed il buon disegno urbano vanno di pari passo. La visione progettuale del modello urbano definisce il modo in cui la città sta andando a funzionare. Se i programmi sono strategici, ben pensati e realizzati con alto livello e attenzione possiamo riuscire ad arrivare al modello della città compatta. I finanziamenti per estendere la ferrovia delle Docklands di Londra fino a Barking Riverside è cruciale per l'inizio della rigenerazione in Thames Gateway. Quando l'UTF ha definito il "disegno di alta qualità" non si è riferita solo all'aspetto estetico, ma anche a quello economico. La buona pianificazione di trasporto ed il buon disegno urbano vanno di pari passo. La visione progettuale del modello urbano definisce il modo in cui la città sta andando a funzionare. Se i programmi sono strategici, ben pensati e realizzati con alto livello e attenzione possiamo riuscire ad arrivare al modello della città compatta. I finanziamenti per estendere la ferrovia delle Docklands di Londra fino a Barking Riverside è cruciale per l'inizio della rigenerazione in Thames Gateway.

Dall'inizio del Master Plan ideogrammatico, fino alla realizzazione del progetto i criteri che definiscono il "disegno di eccellenza" devono avere una priorità maggiore. La funzionalità, l'accessibilità e la sostenibilità sono i componenti che devono lavorare sempre insieme per ottenere un risultato migliore. Parallelamente allo sviluppo dei vari luoghi definiti dal Master Plan bisogna subito riuscire a trovare buone soluzioni che creino un sistema di trasporto veloce e facile raggiungibile da qualsiasi luogo urbano. Per arrivare ad un futuro dove i progetti sono realizzati fin dalla base con qualità, e non a seconda dei costi di realizzazione, bisogna creare prima di tutto un sistema educativo per gli ingegneri e i professionisti del trasporto urbano in modo che anche loro possano avere la capacità di progettare sistemi che lavorino insieme ai progetti architettonici a livello urbano, e che siano obbligati a creare sistemi urbani di eccellenza.



Figura 11 / Iniziati nei tardi anni 90, il Greenwish Millenium Village nel Greenwich Peninsula a Londra è un buon esempio per come i risultati possono incontrare le alte aspettative iniziale quando un adeguato processo progettuale è applicato. Masterplanning da Erskine Tavatt.

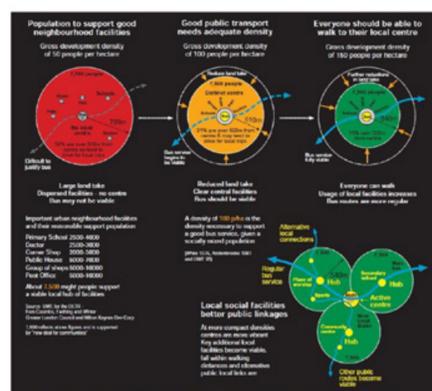


Figura 12 / la rete di trasporto ideale.