



Progetti urbani sostenibili

Le Green Cities europee

Carmen Mariano



Ogni anno la [Commissione Europea sull'Ambiente](#) assegna il titolo di “Capitale verde” a una città europea, con almeno 200.000 abitanti, che si sia distinta per le politiche adottate in tema di sostenibilità ambientale, in particolare rispetto ad alcuni parametri essenziali quali il contributo locale per la lotta al cambiamento climatico, i trasporti pubblici e le soluzioni di mobilità sostenibile, lo smaltimento dei rifiuti, l'accessibilità degli spazi verdi pubblici, l'inquinamento acustico, la qualità dell'aria, la lotta agli sprechi, l'impiego dell'acqua, la gestione sostenibile del territorio.

Stoccolma e Amburgo sono state nominate rispettivamente “Green Cities” per l'anno 2010 e 2011. Le due città si sono distinte in questi anni per le politiche urbane orientate a garantire la cosiddetta “qualità e sostenibilità urbana”, sulla base dei contenuti della Carta di Lipsia del 2007, che auspica uno sviluppo urbano in grado di integrare le dimensioni della qualità urbana in termini ambientali, garantendo la progettazione di spazi accessibili, confortevoli, sicuri e nel rispetto delle risorse naturali; economica e sociale, con particolare attenzione al tema della percezione degli spazi da parte degli abitanti introdotta dalla Convenzione Europea del Paesaggio e tenendo in giusta considerazione anche la dimensione della qualità estetica dello spazio pubblico urbano. Questa nuova tendenza nelle politiche urbane cambia il tradizionale modello economico dell'espansione quantitativa (crescita) con quello del miglioramento qualitativo (sviluppo) e poiché è la città e, più in generale, il territorio il luogo in cui si esprime il conflitto tra modalità di consumo ed effetti negativi sull'ambiente, è proprio qui che viene affrontata questa contraddizione, sperimentando nuove modalità di intervento e trasformazione.

La dimensione in cui sostenibilità ambientale e qualità formale producono gli esiti più concreti è quella della progettazione urbana e quando parliamo di sostenibilità del progetto urbano ci riferiamo alla scala più appropriata del quartiere, poiché la dimensione ridotta consente di gestire a livello locale questioni quali il consumo idrico ed energetico, l'inquinamento acustico, la raccolta differenziata e di coniugare insieme qualità morfologica e le strategie della progettazione bioclimatica.

Amburgo e Stoccolma, rispettivamente con i progetti dei quartieri Hafencity e Hammarby, rappresentano due esempi di quelle che vengono definite “buone pratiche” di progettazione di quartieri sostenibili. Una progettazione urbana attenta a soddisfare il cosiddetto “buon abitare” e a determinare il grado di sostenibilità di una parte di città, si fonda su alcuni principi e indirizzi progettuali la cui applicazione rappresenta una condizione necessaria per poter qualificare un quartiere come sostenibile: la struttura dell'impianto urbano e le relazioni con il contesto, l'accessibilità e il sistema della mobilità, il sistema degli spazi aperti e le procedure di attuazione e il controllo della qualità.

La struttura dell'impianto urbano e le relazioni con il contesto

Un impianto urbano dalla morfologia compatta offre la possibilità di destinare ampie superfici al verde pubblico e al sistema degli spazi aperti; allo stesso tempo la forma strutturata e coesa dell'insediamento garantisce una riduzione del consumo di suolo e la possibilità di assicurare la *mixité* funzionale degli edifici. Altri vantaggi di questa struttura urbana sono l'accessibilità, attraverso il trasporto pubblico, che riduce al minimo gli spostamenti veicolari, la mobilità pedonale e ciclabile che garantisce l'accessibilità anche dai quartieri circostanti, la massima permeabilità all'uso da parte dei cittadini, una maggiore riconoscibilità del progetto grazie alla definizione dei margini, del segno urbano e l'identità, il riconoscimento e il senso di appropriazione da parte dei cittadini. L'attenzione alla riduzione dei consumi di energia si esplica nella progettazione delle coperture per garantire la massima penetrazione dell'illuminazione naturale, nella valutazione delle altezze degli edifici, in una adeguata progettazione del sito che punta a ottimizzare il guadagno solare passivo, in una attenta definizione degli spazi verdi che consente di ottimizzare i costi del condizionamento estivo, nei sistemi di captazione e riuso dell'acqua piovana per l'approvvigionamento idrico dell'insediamento.

Il quartiere di **Hafencity** è un'area molto estesa di circa 150 ettari, recuperata al sedime del porto ormai in dismissione, un progetto ambizioso che ospiterà nel 2017 circa 12.000 abitanti e 40.000 addetti che lavoreranno negli edifici a funzioni speciali. Un bilanciato mix funzionale, improntato ai principi di qualità del progetto urbano, garantisce complessità e al tempo stesso vivibilità a tutte le ore del giorno e della notte; residenze, uffici, spazi commerciali, spazi per la cultura e ricreativi fungeranno da polo di attrazione per i residenti e gli impiegati nel quartiere. Un riuso intelligente di pregevoli esempi di archeologia industriale e un approvvigionamento energetico dell'intero insediamento fornito da impianti geotermici o solari, da pompe di calore che sfruttano l'acqua dell'Elba e piccole centrali periferiche a legna.

L'impianto urbano riprende la tradizione degli isolati con corte interna, che richiama la densità edilizia della vicina Amburgo storica. L'intento progettuale è quello di dare vita ad un'addizione urbana che dalla città storica tragga le principali linee di crescita e la scala dimensionale, che della città consolidata abbia la complessità garantita dalla compresenza di molteplici funzioni, e che d'altra parte trovi tra i suoi punti di forza la ricchezza e la varietà delle diverse scelte architettoniche. La pianta del nuovo insediamento si sviluppa con una griglia edificata, che assicura una efficace delimitazione degli spazi pubblici tra cui parchi urbani, giardini pubblici, specchi d'acqua e viali alberati. Solo alcuni edifici, posti in posizioni significative e panoramiche, raggiungeranno altezze più alte; avranno funzione di "belvedere", ospiteranno le principali funzioni urbane ed andranno a costituire dei nuovi *landmark* all'interno del profilo urbano.

Vista satellitare del quartiere Hafencity ad Amburgo, Germania

Il progetto per il quartiere di **Hammarby** nasce come riqualificazione di un'area industriale ormai in disuso ai margini della capitale svedese. Situata sul margine sud dell'isola di Södermalm, intorno ad uno specchio d'acqua artificiale, si colloca in posizione privilegiata rispetto agli elementi naturali: estesi fronti d'acqua e il rapporto diretto con la foresta Nacka.

Si tratta di un microcosmo in cui tutto è stato studiato per ridurre l'impatto ambientale e rendere il quartiere autosufficiente dal punto di vista energetico. Tecnologie per il trattamento delle acque ed energia elettrica, calore e biogas, prodotti da fonti rinnovabili e dal riuso dei rifiuti umidi, garantiscono il risparmio e il recupero di energia per altri usi compatibili.

È un quartiere compatto costituito da 11.000 alloggi per circa 25.000 abitanti e 10.000

addetti in attività produttive, basato su un impianto costituito da isolati a corte aperta che garantiscono un sistema di relazioni e continuità tra lo spazio urbano e il sistema del verde. Costituisce, nel suo insieme, un'estensione dei brani di città formati sul modello della griglia che caratterizza le espansioni ottocentesche più prossime al centro. La struttura urbana dell'insediamento è concepita per essere attuata in 12 comparti (*Kyararteret*) indipendenti, autosufficienti dal punto di vista energetico e dimensionati per circa 2.000 abitanti. Questa modalità di attuazione consente di realizzare il progetto urbano per parti (considerati anche i tempi medi di realizzazione di questi interventi) senza snaturare la natura complessiva del progetto. Non è un caso che per ognuno di questi comparti l'amministrazione abbia provveduto ad una stesura, in accordo con i costruttori, dei cosiddetti *Quality Program* contenenti le linee guida e le prescrizioni riguardo i caratteri urbani e architettonici delle unità da realizzare.

Vista satellitare del quartiere Hammarby a Stoccolma, Svezia

L'accessibilità e il sistema della mobilità

Nella progettazione dei quartieri sostenibili il tema dell'accessibilità è affrontato attribuendo nuovi ruoli ai diversi sistemi di mobilità e sovvertendo la tradizionale gerarchia dei flussi a vantaggio della mobilità pedonale e ciclabile. Nel caso di Hafencity si concretizza nella riduzione del traffico di attraversamento e penetrazione nei lotti privati e disincentivando la possibilità di parcheggio, favorendo allo stesso tempo il trasporto pubblico anche con forme innovative quali *pool car* o *car sharing*. Inoltre una rete fittissima di percorsi pedonali e ciclabili garantiscono la piena fruizione e la permeabilità degli spazi.

L'Hammarby Allee è il grande viale di attraversamento del quartiere di Hammarby sul quale si sviluppa il trasporto pubblico principale e dove sono localizzate funzioni commerciali in prevalenza ai piani terreni degli edifici. La mobilità interna è essenzialmente pedonale o ciclabile. Il collegamento alla rete del trasporto pubblico metropolitano è affidato alle linee su ferro (linea tranviaria Tvarbanan tram service) e gomma che percorrono l'asse centrale della Hammarby Allee. Le fermate del bus e del tram non sono più distanti di 300 metri da ciascuna abitazione e gli stessi servizi (scuole, aree gioco e piccoli esercizi commerciali) sono facilmente raggiungibili a piedi. È stato anche progettato un parcheggio per automobili che in seguito dovranno essere alimentate con impianti a biogas, ma in linea generale non è incentivato l'utilizzo del mezzo privato grazie anche alla progettazione delle arterie stradali trasversali, a servizio delle residenze, che sono a fondo cieco verso il grande asse centrale. Inoltre la quota di parcheggi pertinenziali per alloggio è di 0,7, mentre sono presenti in quote rilevanti i parcheggi per bici. I marciapiedi sono attrezzati con piste ciclabili e zone di sosta per le due ruote.

scritti/mariano/2

Il sistema degli spazi aperti

Il tema della dimensione estetica della qualità urbana si concretizza nella massima attenzione alla costruzione dello spazio pubblico, come spazio connettivo, collettivo e socializzante; luoghi in cui si incrociano flussi pedonali, ciclabili e di trasporto pubblico, con grande capacità di attrazione e con condizioni tali da garantire forti legami di socialità. Per raggiungere questi obiettivi lo spazio pubblico deve essere riconoscibile, attraverso la definizione dei suoi margini, e accogliente sia in

termini di sicurezza sia di comfort ambientale.

Gli spazi aperti ad Hafencity si compongono su un impianto che interconnette spazi privati e spazi pubblici. Appositi accordi hanno definito, in sede di progettazione, la fruibilità pubblica degli spazi privati in prossimità delle funzioni urbane di eccellenza come la Stazione marittima, laddove è più probabile la compresenza di visitatori esterni e abitanti o lavoratori.

È il grande viale centrale del quartiere e le piazze e gli slarghi circostanti che diventano i veri luoghi di sosta e di socialità. Continuità e discontinuità, ampie superfici degradanti verso il mare (le terrazze Magellano e Marco Polo) e piazze più piccole e circoscritte tra gli isolati, caratterizzano i contrasti del sistema degli spazi pubblici, dove il rapporto acqua e terra viene fantasiosamente interpretato dai progettisti.

La scelta di uniformare i materiali per le pavimentazioni e l'arredo urbano, attraverso i diversi comparti del quartiere, assicura un elemento di continuità chiaramente percepibile al di là dell'ampia diversificazione architettonica. Una rete puntuale di esercizi commerciali, collocati ai piani terreni degli edifici lungo strade e piazze, garantiscono la vitalità di questi spazi.

scritti/mariano/1

Il *masterplan* di Hammarby prevede una sorta di *boulevard* in direzione nord-sud che divide la penisola in due parti che, seppur mantenendo nel complesso caratteristiche comuni, sono state trattate nel progetto in modo differente. In particolare la parte occidentale, che si affaccia verso la città e il lago Hammarby assume un carattere urbano, essendo caratterizzata da due grandi corpi al "L" che terminano con due edifici che si protendono sul lago. Tra i corpi ad "L" è previsto un percorso verde pedonale che connette sia visivamente che fisicamente il lago, sul quale si trova anche l'osservatorio, e la riserva naturale Nackareservat collocata sulla collina al di là del *boulevard*. Punto centrale del progetto è la grande piazza verde a forma di esedra sulla quale si affacciano gli edifici per uffici e le preesistenze di un nucleo di ex-edifici produttivi riconvertiti ad altre funzioni.

L'attenzione progettuale si concentra sui sistemi di illuminazione che sfruttano fonti di energia rinnovabili, sulle sedute non troppo distanti e confortevoli, sulle pavimentazioni permeabili adeguate ai diversi tipi di percorso e sul controllo del microclima, del soleggiamento e dell'ombreggiamento degli spazi.

Le procedure di attuazione e il controllo della qualità

La qualità complessiva di un intervento progettuale si evince da un'efficacia del processo (dall'idea alla sua realizzazione), dalla capacità da parte del soggetto pubblico di dominare l'intero iter procedurale, dall'iniziativa e dalla promozione del programma alla verifica di fattibilità, dalla concertazione tra i vari livelli di governo per l'approvazione all'individuazione di soggetti pubblici e privati per la realizzazione e la gestione.

Per questo un progetto "di qualità" ha bisogno di una serie di azioni e di attività che devono garantire il mantenimento dei livelli di qualità, il controllo degli esiti finali degli interventi e dei processi decisionali, azioni, che, per assicurare qualità, devono appartenere al soggetto pubblico.

In entrambi i casi di studio analizzati è presente una regia complessiva degli interventi che appartiene al soggetto pubblico. Nel caso di Hafencity è l'HafenCity Hamburg GmbH (ufficio tecnico della municipalità) a definire il *masterplan* del 2000 in collaborazione con il Ministero per lo Sviluppo urbano e ambientale di Amburgo. Ad Hammarby già nel 1991 la City of Stockholm Planning Department propone un piano particolareggiato dell'area in seguito al quale, nel 1993, iniziano i lavori per la realizzazione

Ad Hammarby come ad Hafencity per l'attuazione degli interventi vengono invitate le migliori società di sviluppo immobiliare tra quelle operanti sul territorio, cooperative, grandi compagnie private, società di sviluppo immobiliare miste pubblico/privato. I ruoli dei vari attori coinvolti vengono definiti con precisione dall'amministrazione comunale. In linea generale sono gli operatori privati a occuparsi della realizzazione e gestione degli edifici residenziali, dei servizi privati e degli spazi verdi interni agli isolati, mentre è l'amministrazione comunale a realizzare le aree pubbliche (piazze, parchi, viali ecc). Per una efficace gestione dell'intero processo normalmente l'amministrazione comunale costituisce una società mista incaricata del coordinamento delle realizzazioni e poi della gestione del quartiere (manutenzioni, informazioni ai residenti e visitatori, spazi e servizi pubblici ecc.), nella quale l'amministrazione stessa si riserva il ruolo di indirizzo e coordinamento, a garanzia della qualità complessiva del progetto.

Autore	Data public azione	Volume public azione
MARIA NO Carmen	2011-02 -27	n. 41 Febbraio 2011