

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/17083/0/3/>

Città e Natura nel Terzo Millennio

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [La città: quale futuro?](#)

Dalle pagine nazionali e milanesi de la Repubblica, 3 giugno 2011, una variegata rassegna di iniziative, piani e programmi sull'ambiente l'energia e la società metropolitana di domani (f.b.)

Chicago: metropoli e cambiamento climatico di Angelo Aquaro

Gli ombrelloni di Oak Street Beach sono un miraggio dietro il curvone dell'autostrada che costeggia il lungolago, incastonando di asfalto la città del vento. Sembra incredibile: l'ombra del «grattacielo più alto dell'emisfero occidentale» - come recita orgogliosa la scritta intermittente nell'ascensore della Willis Tower, 103 piani in 61 secondi netti - si allunga quasi fin qui. Una spiaggia nel cuore della città?

La metropoli che declina sulla sabbia è un sogno che neppure il più ottimista dei futuristi avrebbe immaginato. Però questa mica per caso è la terra che ha regalato all'America il primo presidente nero: sempre un passo avanti al resto. E così Chicago si prepara all'ultimo stadio della sua evoluzione di Ecopolis.

La parola magica si chiama «Adaptation»: che è un modo positivo di guardare, nella città più ecologica degli Usa, al peggio che la aspetta.

Perché Chicago rischia di trasformarsi in Baton Rouge. Da capitale del Nord a bastione del Sud. La città del vento strangolata dal caldo: e dal riscaldamento globale.

È una corsa contro il tempo: tra mezzo secolo potrebbe essere già troppo tardi. Ma oggi l'uomo che sta coordinando la gara, Aaron N.Durnbaugh, deve correre all'ospedale. Un altro tipo di «adaptation»: «Mia moglie sta partorendo». Aaron sorride da dietro agli occhialini: fa l'assessore - è il numero due dell'ambiente - ma sembra un giovane intellettuale e si schermisce di fronte agli elogi che sull'amministrazione sono piovuti perfino dal «New York Times». «Ogni città si adatta per definizione, no? La trasformazione non finisce mai. Adattamento e conservazione: non succede così anche da voi? Come ha fatto a sopravvivere fin qui, per esempio, Milano?».

Vorresti lasciar perdere. Eppure anche Larry Merritt, l'uomo-media del dipartimento, dice che fu proprio dopo un viaggio in Europa, in Germania però, che il sindaco Richard M. Daley tornò con l'idea di ridipingere di verde la città. È stato lui a redigere quel piano ambizioso che prevede entro il 2020 la riduzione di un quarto dell'anidride carbonica - l'80 per cento entro il 2050. E che ha portato la sua amministrazione a consegnare nelle mani del nuovo sindaco Rahm Emanuel - l'ex rambo di Barack Obama, il consigliere numero uno del presidente - tutti i record di Ecopolis.

Sei milioni e mezzo di metri quadrati di giardini pensili, il 20 per cento in più di strade permeabilizzate, 120 nuovi «corridoi verdi», 6000 alberi piantati di specie più adatte al cambiamento, 15 nuove stazioni climatiche per tenere sotto controllo la febbre ambientale in città...

Non è solo l'applicazione di un programma virtuoso. L'ultimo studio commissionato dal comune rivela che se non si agisce, e subito, entro il 2070 la metropoli che guarda al Canada finirà ai tropici. Quasi quintuplicati i giorni di calura massima, quelli che superano i 32 gradi: da 15 a 72. E così la città famosa per la concentrazione dei venti («Windy City») corre ai ripari dotando tutte le 750 scuole pubbliche dei non proprio ecologicissimi condizionatori. Neppure le stagioni saranno più quelle di una volta. La variazione di percentuale dei giorni di pioggia - il 35 per cento di più in inverno, il 20 per cento in meno d'estate - non solo costringe a rifare la pavimentazione stradale con materiali capaci di filtrare l'80 per cento di acqua: la metropoli è già invasa dai depliant che spiegano l' "allerta pioggia".

Cosa fare, come difendersi: comprese le istruzioni per tenere pronto una «Go Bag», una borsa d'emergenza per prendere e partire. Come se qui fossimo, appunto, a New Orleans, Louisiana, e non a Chicago, Illinois. No, non doveva accadere tutto così in fretta. In fondo, maligna qualcuno, il sindaco Daley - per un ventennio padrone della città e figlio dell'altro Richard J. Daley che regnò nel dopoguerra - aveva lanciato l'ambizioso piano ecologico, «Chicago 2020», per rispolverare l'immagine della metropoli negli anni della candidatura (fallita) alle olimpiadi. L'incubo del riscaldamento globale ha spinto adesso l'acceleratore sulle politiche di «adaptation»: sollevando per la verità più di una obiezione.

Lan Richart allunga la mano nel pollaio ricavato sotto la scalinata di legno che dal salotto ti porta giù nel giardino di casa: «Vuole?». L'ovetto appena scodellato ha un bell'aspetto. Quattro gallinelle, quattro ovetti al giorno. Non è il tipo di prodotto che ti aspetteresti di vederti offrire nel cuore di Rogers Park, che pure nell'800 era territorio di

fattorie ma oggi è un insediamento operaio. Lan e Pam sono i leader di Eco Justice Collaborative, l'associazione che ha messo in piedi 57 gruppi non profit: una grande mobilitazione nazionale che ha sfiorato l'adozione, in consiglio comunale, di quella Clean Power Ordinance che avrebbe chiuso per sempre Frisk e Crawford, i due ultimi stabilimenti di energia a carbone. «Tutte ottime cose nel piano ambientale del comune» dice Lan che non parla certo come un pasdaran. «Ma la prima cosa da fare non sarebbe chiudere quei mostri?».

Uno studio dell'Harvard University, datato 2000, accusava l'industria del carbone - il vero volano di un secolo e mezzo di boom economico - di fare 300 morti e 14mila malati di asma all'anno. Larry, il portavoce dell'ambiente, scrolla la testa: quelle fabbriche, dice, rientrano nella giurisdizione statale, noi non c'entriamo. Storia vecchia. Anzi di più. Jeff Biggers, il nipote di minatori diventato scrittore e apostolo dell'ambientalismo, rispolvera l'editoriale del «Chicago Tribune», anno del Signore 1892: «Per quanto tempo, ancora, la terra potrà sopportare la vita se continueremo a dipendere dal meraviglioso potere del carbone?». Lan e Pam sanno benissimo che neppure qui a Ecopolis possono tutti vivere sostenibilmente come loro: questa è la seconda città d'America, 10 milioni di persone, e non saranno quattro uova a salvarla dal riscaldamento globale. Però anche i Richart, sinceri democratici, sottolineano la contraddizione del cittadino di Chicago più famoso del mondo, Barack Obama: «Come si fa parlare di "carbone pulito"? Esiste forse il petrolio pulito?».

Se è per questo i giardini sui grattacieli esistevano solo nei «rendering» degli architetti più visionari. E invece qui, nel cuore del Loop, nel centro che sfida la skyline di Manhattan, puoi salire sul tetto della Pepsi-co e sentirti un po' in campagna. Sono ormai decine, quasi centinaia i «roof garden» che stanno cambiando i tetti di quassù: tutti obbligatoriamente bianchi, contro l'assorbimento del calore, per ordinanza comunale. E nascono qui, nel laboratorio del Chicago Center for Green Technology. Questo vecchio orrore dell'architettura industriale, che negli anni '90 era diventato la pattumiera dell'East Garfield Park, un quartiere dove per i bianchi c'era il coprifuoco, oggi è l'edificio comunale più ecologico d'America, categoria Platinum, la più alta nel sistema di patenti ambientali Leed consegnate dal governo Usa.

Bryan Glosik, l'assistente project coordinator, ti mostra i prototipi di giardino da impiantare, tra un modello di pannello solare a un altro. «Le funzioni principali? Due: tenere più freschi d'estate, risparmiando sui condizionatori, e drenare le piogge d'inverno». Giardini veri. Sbocciati persino sui tetti dei grattacieli che ospitano i ristoranti più chic, da Uncommon Ground a Frontera, che ora sventolano frutta e verdura finite nei loro menu da lassù. Certo, ci sarebbe un piccolo problema: «L'aria troppo inquinata costringe a rimescolare i terreni più che altrove». Però dal tetto al piatto: altro che chilometri zero.

Anche così, a tavola, la città del vento affronta l' "adaptation": provando a scacciare l'ultima maledizione del blues. Fu seguendo il Mississippi, dal Delta ai Grandi Laghi, che milioni di neri si riversarono per decenni dal Sud al Nord: compreso quel Muddy Waters che qui scoprirà la chitarra elettrica, cambiando per sempre la storia della musica. Insomma Chicago è già Louisiana: solo molto, molto più ricca - ed eco-conscia. Basterà a salvare la spiaggia di Oak Street dalle paludi che verranno?

Londra: Guerra allo smog "Saremo la capitale dell'auto elettrica" di Enrico Franceschini

Sembra l'uovo di Colombo, eppure è un problema con cui il mondo industrializzato deve fare i conti e non li ha ancora fatti. Il proprietario di un'auto elettrica deve caricare da qualche parte la batteria che fa funzionare il motore della sua vettura. Il luogo più adatto è il garage di casa, se uno ha il garage, o un apposito parcheggio nei pressi di casa. L'autonomia media di un'auto elettrica, tuttavia, è stimata in 150 chilometri a carica, distanza che nelle grandi metropoli non assicura di potere uscire di casa al mattino e tornarci alla sera senza bisogno di fare una ricarica lungo il percorso. La tangenziale che gira attorno a Londra, per avere un'idea delle dimensioni, è lunga 270 chilometri; e ci sono pendolari che fanno un'ora e mezzo di viaggio in auto all'andata e altrettanto al ritorno per raggiungere il posto di lavoro in città dai sobborghi. Insomma, per la stessa ragione per cui le città pullulano di stazioni di benzina, se si vuole immaginare un futuro in cui le auto saranno tutte o in maggioranza elettriche bisogna dotare le città di altrettanti punti di ricarica.

È quello a cui ha pensato il sindaco Johnson, lanciando "Source London" (Fonte - sottinteso di energia - Londra), un nuovo piano per fare della capitale britannica la città più avanzata del continente in questo ambito. Ovvero per sconfiggere "l'ansia da distanza", il timore che la batteria si scarichi e sia impossibile tornare a casa: una paura che scoraggerebbe la maggior parte degli automobilisti dall'idea di acquistare un'auto completamente elettrica. Durante una fase sperimentale, lo scorso anno, erano stati costruiti i primi 250 punti di ricarica per batteria per auto. Ora, con l'avvio ufficiale dell'iniziativa, sono diventati 400 e l'obiettivo è farli arrivare a quota 1300 entro il 2013. «Voglio accelerare rapidamente il numero di auto elettriche a Londra e fare di questa città l'epicentro della guida elettrica in tutta Europa», spiega il sindaco. «Un sempre maggior numero di automobilisti sta optando per trasporti elettrici più puliti ed ecologici, da cui si ricavano una quantità di benefici, dal progresso ambientale per la città allo sconto del 100 per cento sulla congestion charge».

La "congestion charge" è la tassa o pedaggio sul traffico, adottata a Londra fra mille polemiche cinque anni or sono, per limitare il numero di auto che entrano in centro durante i giorni feriali, in modo da ridurre gli ingorghi e il livello di inquinamento. Oggi si pagano ben 10 sterline (12 euro) per andare in centro con la propria auto, dal lunedì al venerdì, dalle 8 del mattino alle 6 di sera. Ma chi userà un'auto elettrica sarà completamente esentato dal pedaggio sul traffico, ricevendo quello che Johnson chiama "uno sconto del 100 per cento". Ricaricare la batteria dell'auto alle apposite stazioni di servizio, naturalmente, non è gratis: occorre registrarsi a "Source London" e pagare un abbonamento di 100 sterline (120 euro) l'anno. Dopodiché non si paga più niente per il caricamento, in

qualsiasi stazione di ricarica di Londra.

Non tutti plaudono al piano del sindaco. Il Green Party lo accusa di avere ridimensionato il programma dai 7500 punti di ricarica che voleva aprire un anno fa e dai 25 mila di cui parlava nel 2009. «Né ha offerto garanzie che le stazioni di ricarica funzioneranno con energia rinnovabile, altrimenti i vantaggi ambientali sarebbero assai minori», commenta Darren Johnson, membro del consiglio comunale della capitale per i Verdi. Ma intanto Londra indica la strada del futuro per il traffico urbano. Ed è una strada che ha lo stesso colore dei suoi parchi.

Il momento per presentare al mondo questa nuova Londra è vicino: le Olimpiadi dell'estate 2012. Per quella data, la rete delle stazioni di ricarica sarà già molto più estesa e il comitato organizzatore dei giochi riceverà da Toyota e Mercedes una flotta di nuove automobili a elettricità: atleti, dirigenti, funzionari, praticamente tutti gli addetti ai lavori si sposteranno per la città a bordo di queste macchine silenziose ed ecologiche (speriamo che ne lascino qualcuna anche i giornalisti). La vetrina dell'Olimpiade, si spera, servirà a moltiplicare il numero di vetture di questo tipo nelle strade di tutto il mondo, tenuto conto che molte aziende automobilistiche stanno progettando nuovi modelli elettrici. L'elettrificazione del traffico non sarà l'unica iniziativa ambientalista ad accompagnare i Giochi: l'intero villaggio olimpico è stato concepito come un progetto eco-sostenibile, in grado di riciclare il 90 per cento dei rifiuti. E per l'occasione alcuni dei più famosi simboli della metropoli, come la Torre di Londra e la grande ruota panoramica sul Tamigi, saranno illuminati da nuove lampadine a basso consumo energetico. "Luce verde all'Olimpiade", dice il sindaco, e non è solo un modo di dire.

Milano: Centottanta fazzoletti di terra per i nuovi contadini di città di Anna Cirillo

È mezzogiorno, la signora Gabriella, cappello senza molte pretese calato in testa, insieme al marito si affaccenda nell'orto, attorniato da altri orti. Centottanta, in 26mila metri quadrati. Rigogliosi e curatissimi, ricchi di ortaggi in piena produzione ma anche di fiori, rose rampicanti o girasoli, che spuntano tra melanzane e insalatina pronta per il taglio. Non c'è una carta, uno scarto di verzura in questo prato di semiperiferia in via Chiodi, zona Barona, di fronte a una fila di condomini e alla fermata dell'autobus, diventato un grande orto collettivo dove ognuno cura con amore il suo appezzamento ben recintato.

C'è l'acqua, qualche gazebo per ripararsi, sedie e tavolini, anche barbecue, come se si fosse nel giardino di casa. Una casa di campagna. «È bellissimo, noi lo abbiamo e siamo felici» dice la signora. Unico rammarico, non abitare nella zona ma «in un appartamento in porta Romana», e quindi per arrivare ci mette un po'.

Lei fa parte di quella schiera di milanesi che l'orto lo ha affittato qui, 360 euro l'anno per 75 metri quadrati di prato da trasformare. E di insediamenti così Claudio Cristofani, 56 anni, architetto, promotore di questo progetto, ne vorrebbe di più. Diffusi in tutta la città per far fronte alla domanda di coltivare un piccolo pezzo di terra, che sembra farsi sempre più urgente nei milanesi. E che finora trovava l'unico sbocco nei bandi pubblici offerti qui e là dalle Zone del Comune (dal parco Alessandrini a via Calchi Taeggi, da Marco d'Agrate a Parco Nord e Parco delle Cave) e praticamente riservati, per via di graduatorie a punteggio sempre più lunghe delle disponibilità, a pensionati a basso reddito rigorosamente residenti nelle vicinanze, e con una certa dimestichezza con modi e tempi della burocrazia.

Poi si è aggiunta l'iniziativa privata: «La mia famiglia possedeva appezzamento non edificabile, compreso nel territorio del Parco Sud - racconta Cristofani - . Dopo averlo tenuto a lungo a prato, mi sono detto: proviamo a farne orti, vediamo come butta e se a qualcuno interessa». A qualche anno di distanza dai primi 10 orti è arrivato a 180, compresi i nuovi che si stanno recintando, «un po' più costosi perché più grandi e più attrezzati»: 580 euro l'anno per 85 metri quadrati. «Non ci sono posti liberi, abbiamo costantemente la lista d'attesa - spiega Cristofani - . Ogni nuovo anno si rifà il contratto d'affitto, qualcuno lascia ma il 95 per cento riconferma».

Il servizio comprende la raccolta dei rifiuti vegetali «ma costringiamo tutti a portarsi a casa gli altri, quelli del picnic o le bottiglie, per fare la differenziata», l'acqua di falda (sono stati fatti due pozzi dopo regolare richiesta alla Regione), erogata - per evitare gli sprechi - solo dalle 7.30 alle 10 e dalle 17 alle 21, cioè quando, come natura insegna, si bagna l'orto. Ognuno, comunque, ha un suo serbatoio personale di scorta: 300 litri in un grosso bidone verde a lato di ogni appezzamento. E poi parcheggio, aree non attrezzate dove far giocare liberamente i bambini e un piccolo frutteto. «Bisognerebbe che questo progetto, che io considero pilota, si riproducesse in più punti in città, la richiesta c'è - spiega ancora Cristofani - . E che magari si potenziasse l'offerta delle aree demaniali, visto che con questi prezzi, e non sarebbe giusto far pagare di più, si riesce a compensare poco il proprietario del terreno, solo il 20 per cento dei ricavi al netto dell'Iva.

Per Cristofani «i Piani di governo del territorio dovrebbero prevedere anche questa tipologia di sviluppo, la politica attuare delle norme che aprano a queste trasformazioni, legittimandole». L'Organizzazione internazionale dei giardini familiari conta più di 3 milioni di famiglie associate in 14 stati europei, ma l'Italia non ne fa parte. Ad Amsterdam ci sono 5 mila orti urbani: e perché a Milano, nella Milano dell'Expo, no?

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |