

# Stefano Boeri

## «Non bisogna togliere le auto dalle città»

L'architetto **immagina le metropoli** di domani: «Le vetture in movimento restano un **simbolo aureo del nostro progresso**»

**N**ell'iconografia diffusa la «città intelligente» sembra essere l'opposto dell'edificio Pompidou dal punto di vista architettonico: tanto il Palazzo parigino del 1977, di Renzo Piano e Richard Rogers, metteva in mostra esternamente la propria struttura interna con tutta la sua esigenza di tubi, tanto la smart city sembra andare verso una impersonale scomparsa della sua **tecnologia** dietro l'impenetrabile intangibilità della Rete. Un flusso di dati che governa la città come la mano invisibile di Adam Smith. Per Stefano Boeri la smart city è invece qualcosa di tangibile, almeno nella sua aspirazione ideale: «verticale, intensa e, naturalmente, verde». Tre elementi che hanno caratterizzato la sua opera più famosa, il Bosco verticale (nell'illustrazione la New Shanghai immaginata dall'architetto su Plutone). In questa città del futuro, verticale, intensa e verde, la vera incognita resta l'automobile ferma, che ha plasmato le città del passato e del presente, mentre quella in movimento, il traffico, resta la sfida.

Se partiamo dalle immagini ottocentesche di una città come Milano e passiamo a quelle degli anni Cinquanta fino ad approdare alla città sotto i nostri occhi, vediamo che nulla ha modificato il paesaggio quanto i mezzi privati parcheggiati il 90% del tempo. Scorci e strade sono soffocati. Le auto parcheggiate formano file di lamiera interminabili, ostacoli al passaggio dell'essere umano. Cosa pensa delle automobili, vorrebbe cancellarle dalle fotografie della città del futuro?

«Credo che siamo tutti orientati a pensare che vorremmo cancellare l'automobile ferma nei parcheggi, ma l'auto in movimento resta un simbolo della condizione urbana. L'idea di una capsula in movimento ha una fascinazione che resiste ancora oggi. È indubbio che se ragionassimo su una riduzione drastica dei parcheggi avremmo delle città diverse, libere non solo per le biciclette ma anche per il movimento dei cittadini, per gli spazi verdi. Eppure bisogna stare attenti a non esagerare in questa visione: ci sono città che si sono sviluppate per le automobili e che sarebbero difficili da ripensare. Anche alcuni grandi viali privati dal movimento rischiano di diventare spazi persi. Come Piazza Castello a Milano, un esempio molto forte: non credo che abbia guadagnato molto dalla pedonalizzazione. È diventata una specie di piazza d'armi come era un tempo. Insomma, non è detto che

l'eliminazione dell'automobile sia una regola fissa, sicuramente dobbiamo ridurre il rapporto tra uomini e mezzi - che in Italia è altissimo - ma non illudiamoci che basti questo».

**La città sembra l'ambiente naturale per l'auto che si guida da sola e la promessa sull'ambiente è doppia: la risoluzione del parcheggio e anche del traffico. Cosa ne pensa?**

«Stiamo andando verso le auto semiautomatiche a conduzione ibrida: talvolta mezzi che si guidano da soli, talvolta di nuovo sotto il controllo del conducente. Per certi pezzi del territorio diventeranno quasi dei mezzi pubblici. Credo che tutto ciò succederà sui sistemi di viabilità urbana a flusso continuo: penso alle circonvallazioni, anche quelle interne. Rimane aperta la questione se l'automobile resterà, come io credo, uno status anche quando diventerà qualcosa di più simile al mezzo pubblico. Immagino che entreranno in una capsula che, riconoscendoci, acquisirà un colore e una pelle, in sintesi una fisionomia, che rispetti la nostra identità e il gusto. La customizzazione non avverrà al momento dell'acquisto ma durante l'uso».

**Dunque per lei la perdita dei flussi fisici, nella città dei flussi intangibili, sarebbe un passo indietro anche estetico per la città?**

«Torniamo alla nostra immagine di capsule silenziose che non emettono CO<sub>2</sub>, un flusso multicolore dove possiamo staccare il pilota automatico per lasciare le circonvallazioni e fare l'ultimo tratto che ci serve in quanto individui. La trovo un'immagine bellissima, non dimentichiamoci che il Novecento nasce con i futuristi che enfatizzano la velocità e si conclude con il bolidismo, non capisco perché dovremmo perderlo. Non voglio una città lenta: mi interessa potere rallentare, disconnettermi quando mi serve. Ma a me piace anche essere nella folla, velocissimo».

**Ritorna l'elemento della velocità....**

«Sì, con una complicazione di livelli sovrapposti e con diverse velocità: quella sotterranea sarà sempre più importante. Ma sopra potremo avere un sistema di connessioni aeree. Si parla molto, anche se in modo nostalgico, delle funicolari urbane, un tema che già oggi c'è e che crescerà in una città verticale. Perché questo è il futuro: le città dovranno aumentare l'intensità degli scambi e ridurre gli sprechi. Dagli anni Settanta in poi, in Europa e non solo,

si sono costruite soprattutto grandi città diffuse, che richiedono l'automobile per ogni spostamento. Ora andremo verso città più ridotte, più dense, con una grande presenza di verde. Questo però è il futuro auspicabile. Un'utopia realizzabile».

**Veniamo all'identità di una città: da cosa è costituita? Oggi, forse soprattutto all'estero, si pensa a Milano come la città del Bosco verticale. È vero che a Milano c'è il grattacielo come elemento era già presente ma molto isolato. È cambiata l'identità della città?**

«L'identità di una città può cambiare grazie a un evento, a un'architettura, a un evento catastrofico. Poi ci sono processi più lunghi come quelli economici. Pensiamo a Seattle apparsa nella scena globale dal nulla. A Dublino emersa nella scena finanziaria di recente. Al Guggenheim che ha fatto emergere Bilbao».

**L'identità può essere relativa?**

«Sì, stiamo parlando di città che acquistano delle identità distintive, ma questo accade solo se si risponde al Dna storico di quella città. Il Bosco vertica-

le non sarebbe emerso a Milano se non fosse stata già una città di torri urbane. Come la Torre Velasca che all'inizio è stata considerata un insulto ma che ha creato una forma nuova di edificio alto. O come la torre nel parco di Gio Ponti, o il Pirellone».

**Se penso alla verticalità e immagino il movimento nella città penso al drone. Il movimento diventerà anche verticale?**

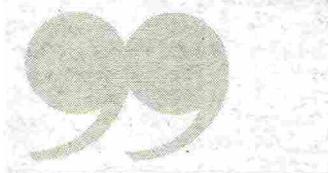
«Questo è un tema squisitamente tecnologico. Tutto sarà molto legato a quello che accadrà alla quota dello spazio calpestabile, se la città sarà razionalizzata e migliorata. Certo, se ordini la pizza è molto facile immaginare che in una città verticale arriverà con un drone».

**Ultimo elemento: la natura. Forse influenzati dalla cinematografia alla «Blade Runner» pensiamo alla città del futuro come all'esclusione della natura. Riusciremo ad includerla?**

«Dovrebbe essere una necessità non solo una scelta di gusto o di moda, portare la natura nell'architettura significa anche rispondere a una serie di vantaggi sulla sostenibilità e ha la funzione di ricostituire un patto di scambio con le altre specie viventi. Sogno delle città vissute più intensamente. Intense e per questo diverse da semplici aree abitate, da luoghi incompiuti e di disagio. Intensità significa densità di spazi e insieme varietà di comportamenti. Questa dovrebbe essere la città del futuro».

**Massimo Sideri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Futurismo**  
**Non dimentichiamoci che il Novecento nasce con i futuristi che parlano del movimento e del bolidismo, perché dovremmo perderlo?**

**Il problema**  
**Credo invece che siamo tutti giustamente orientati a pensare che vorremmo cancellare l'automobile ferma nei parcheggi**

