

UNA NUOVA “CARTA”

Premesso che nella storia dell'architettura in diversi secoli e occasioni gli architetti e gli urbanisti hanno sempre cercato di progettare una “città ideale” senza mai riuscirci, se non altro hanno creato opinioni e stimoli non indifferenti, come è avvenuto per Brasilia, Chandigarh, Islamabad ecc.

Oggi in quasi tutte le grandi città e metropoli del pianeta e in particolare in Italia, per la prima volta, il numero delle automobili presenti negli spazi urbani liberi ha superato il livello di tolleranza e oltre a inquinare l'aria creano problemi di occupazione programmata del suolo, mai previsti prima e, sembra, senza soluzioni.

Oltre allo sviluppo demografico impressionante del pianeta che presto dovrà supportare ancora qualche miliardo di uomini in più sembra che anche i mezzi su quattro ruote seguano di pari passo tale incremento. La cosa curiosa è che attualmente nessuno si preoccupa o pensa a serie decisioni che possano invertire questi pericolosi incrementi.

Solo gli architetti, in mancanza di assunzione di coscienza del problema da parte dei governanti dei vari Paesi, possono ancora una volta intervenire e inventare proposte risolutive possibili e sostenibili nel rispetto della qualità di vita urbana dei cittadini, della loro salute e dell'armonia con l'ambiente.

Si tratta di progettare e scrivere una nuova “carta” che, confrontandosi con tutte le utopie del passato mai realizzate e usufruendo della nuova cultura dell'uso delle tecnologie sostenibili e dei nuovi sistemi di telecomunicazione informatizzati, consenta di individuare un disegno di città dove gli spazi, oggi destinati al traffico motorizzato, tornino a essere di pertinenza degli abitanti e dove l'architettura possa esprimersi in un unico organismo urbano, complesso e attraente, e non più come una somma di contenitori separati per aspetto, qualità e funzioni, e dove soprattutto tutti i cittadini possano sempre possedere una o più autovetture private ma in silos lontani ed esterni. I collegamenti all'interno del nuovo nucleo, oltre alle distanze supportabili e solo pedonali, verranno realizzati con ascensori orizzontali e verticali, strade meccanizzate ed eventualmente con metropolitane automatiche.

I trasporti interni, individuali e collettivi, apparterranno come l'energia, le comunicazioni e i fluidi alle infrastrutture della città e potrebbero essere gestiti come in un nuovo macro condominio.

UNE NOUVELLE “CHARTE”

Rappelons en préambule que dans l'histoire de l'architecture, les architectes et les urbanistes ont tenté, dans différentes occasions, de concevoir la “cité idéale” sans jamais y parvenir; mais en générant, malgré tout, des opinions et des stimuli non indifférents, comme dans les cas de Brasilia, Chandigarh, Islamabad etc.

Aujourd'hui, pour la première fois, dans presque toutes les grandes villes et les métropoles du monde et, en particulier en Italie, le nombre d'automobiles dans les espaces urbains libres a dépassé le niveau de tolérance, et outre polluer l'air; elles créent des problèmes de planification de l'occupation du sol qui n'avaient encore jamais été prévus et qui semblent sans solution.

Outre la croissance démographique impressionnante qu'enregistre la planète qui devra bientôt supporter un autre milliard d'êtres humains, il semble que les véhicules à quatre roues augmentent tout autant.

Ce qui est curieux, c'est qu'actuellement nul ne semble s'en soucier ou envisager des décisions qui pourraient inverser ces dangereuses tendances. Alors que les gouvernants des différents pays ne semblent pas avoir pleinement conscience du problème, une fois de plus seuls les architectes semblent pouvoir intervenir et inventer de possibles solutions durables dans le respect de la qualité de la vie urbaine et de la santé des habitants, ainsi que de l'harmonie avec l'environnement.

Il s'agit de préparer et d'écrire une nouvelle “charte” qui en se comparant à toutes les utopies du passé jamais réalisées, en bénéficiant de la nouvelle culture de l'emploi des technologies durables et des nouveaux systèmes de télécommunication informatisés, permette d'identifier un schéma de ville où les espaces, qui aujourd'hui sont destinés à la circulation motorisée, retournent aux habitants, et où l'architecture puisse s'exprimer dans un seul complexe urbain, attrayant, et non plus comme la somme de contenants distincts en termes d'aspect, de qualité et de fonctions, et surtout, où tous les habitants peuvent toujours avoir une ou plusieurs automobiles privées mais à l'extérieurs du complexe.

Outre les distances raisonnables et uniquement piétonnes, des liaisons avec l'intérieur du nouveau complexe seraient réalisées avec des dispositifs horizontaux et des ascenseurs verticaux, des routes mécanisées et éventuellement des métros automatisés.

Les transports internes, individuels et collectifs, appartiendront, comme l'énergie, les communications et les fluides, aux infrastructures de la ville et pourraient être gérés comme une nouvelle macro-copropriété.

A NEW “CHARTER”

It is worth pointing out that throughout the history of architecture, on various occasions and across many centuries, architects and town-planners have constantly attempted to design the “ideal city” without ever really succeeding, but they have at least nurtured debate and produced some significant input, as in the cases of Brasilia, Chandigarh, Islamabad etc.

Now, for the first time ever, the number of cars in free inner-city spaces has exceeded the tolerance limit in almost all major cities and metropolises across the planet and, as well as polluting the air, they are creating previously unheard-of problems in terms of occupying ground space, issues to which there seems to be no apparent solution.

It would seem as if the number of four-wheeled vehicles on the road is increasing at the same rate as the incredible demographic boom across the planet, which will soon have to do cope with a few billion extra people.

The strange thing is that, at the moment, nobody seems to be worried or is even contemplating the serious decisions that need to be taken to invert these dangerous trends.

If the governments of various nations refuse to pay attention to this problem, then it will once again be up to architects to take action and come up with possible sustainable solutions, while respecting the quality of people's urban life, their health and harmonious interaction with the environment.

A new “charter” needs to be planned and written drawing inspiration from all the utopian experiments of the past that were never carried out and exploiting new possibilities in the use of sustainable technology and new computerised telecommunication systems, so that cities can be designed in which the spaces currently reserved for motor traffic are restored to city-dwellers and architecture can take the form of one single, complex and highly appealing urban organism instead of being just a combination of separate containers in terms of their appearance, quality and functions. Equally significantly, everybody would be entitled to own one or more private cars, provided, however, they are kept well outside the city in special silos.

Leaving aside short distance that can be walked, links inside this new urban hub would be covered by horizontal and vertical lifts, mechanised streets and automatic underground railways. Both individual and communal internal transport systems would be part of the city's infrastructure, along with its energy, communications and fluids supplies, which could then be managed as if they belonged to a new macro-condominium.