

Le Guide

Il futuro possibile

Architettura e mobilità la città salvata

La pandemia ha cambiato gli scenari urbani e ha rievocato archetipi in cui i centri abitati erano i crocevia del male. Ma gli esperti pensano che siamo alla vigilia di un profondo cambiamento del modello. Ne parliamo con Mario Cucinella e [Antonio Citterio](#)

di Aurelio Magistà

La città crocevia di corruzione, dove imperversa il contagio del male: l'antico archetipo biblico torna di inquietante attualità. Nell'interpretazione veterotestamentaria la città è sempre un luogo negativo: nell'epoca delle origini è contrapposta al giardino dell'Eden, e infatti il primo edificatore di città è Caino. Poi, quando l'uomo entra nella storia, alla città epicentro di vizi dove il male si realizza e si trasmette, si oppone l'ideale del deserto, dove solitudine, meditazione e digiuno offrono la catarsi verso una rinnovata purezza: i patriarchi sono pastori del deserto, e nel deserto fugge Mosè dopo aver ucciso un egiziano e, ancora, nel deserto deve girovagare per quaranta simbolici anni il popolo di Israele, per redimersi. Anche Gesù, prima di affrontare la sua missione, si ritira nel deserto.

Oggi quel deserto è metafora del nostro isolamento pandemico, e la città, con i suoi ristoranti e bar colpiti dall'interdetto e dunque proibiti, le sue metro e le sue strade trafficate, ma anche la babele del sovraffollamento e i veleni dell'inquinamento, sembra di nuovo esibire il marchio di un'antica maledizione. Ma all'orizzonte ci sono speranze.

«Siamo alla vigilia di un profondo cambiamento delle città», osserva l'architetto Mario Cucinella, che in molti progetti quel cambiamento lo promuove, da SeiMilano all'installazione appena inaugurata per Audi che racconta il rinnovamento elettrico della mobilità. «Un cambiamento accelerato e corretto dalla pandemia. La densificazione nei luoghi di lavoro, per esempio, non è più vista come un vantaggio, e quello che oggi chiamiamo smart working senza che lo sia già davvero propone un modello in cui l'ufficio diventa amichevole come una casa e luogo privilegiato delle relazioni, non solo quello forlano della prestazione, mentre la casa accoglie funzioni e bisogni dell'ufficio. Ma per realizzare questo aspetto occorre che questi due posti cambino molto.



▲ 128 piani a Taiwan
Il piano terra della Bella Vita, torre residenziale progettata dallo studio Antonio Citterio Patricia Viel a Taichung, Taiwan

Intanto, il fatto che non sia più necessario andare tutti i giorni in ufficio, e che gli orari flessibili possano alleggerire le ore di punta, preannuncia una città più respirabile, anche grazie a una mobilità in cui l'elettrico sarà fondamentale. E un'aria più pulita incoraggia la progettazione di edifici sempre meno «camere stagne» climatizzate, ricchi di finestre, balconi, terrazze, spazi verdi». L'isolamento pandemico ha suscitato una profonda riflessione sulla necessità delle relazioni sociali. «Certo», conferma Cucinella, «e questo incoraggia modelli che all'estero sono già diffusi. A SeiMilano il piano terra è dedicato agli spazi dell'incontro e del relax, per esempio lounge dove incontrare gli amici o dove leggere un libro in un ambiente luminoso e sereno».

Si fa un gran parlare della città dei quindici minuti, il modello lanciato dal sindaco di Parigi Anne Hidalgo. «Quindici o venti minuti, ovviamente molto dipende dalla città, ma l'idea dei raggi corti per i servizi, che dovrebbero essere più diffusi sul territorio e vicini ai cittadini è importante, incoraggia la mobilità elettrica leggera, gli spostamenti a piedi che significano salute». Una progressiva rivoluzione di paradigma. «Che cambia anche

il nostro rapporto con le cose. I miei figli, per esempio, usano la macchina ma non la possiedono, non ne sentono il bisogno».

«Nemmeno i miei hanno l'auto», Antonio Citterio parte da questo punto in comune con Cucinella, «i Millennials vedono le cose molto diversamente da noi: all'idea della proprietà sostituiscono quella del servizio. Prima di tutto per l'auto o la bicicletta, ma sempre di più anche per la casa. D'altra parte car sharing e guida autonoma cambieranno il volto delle nostre città». Il futuro, però, può cominciare a scriverlo solo la politica. Sono gli amministratori a mettere i binari per i quali i progettisti penseranno la locomotiva dello sviluppo. «Infatti mi viene da pensare a Manhattan, quando negli anni Sessanta è stato proibito di parcheggiare per strada dando un forte impulso all'idea dell'auto come servizio condiviso. E in Svizzera già nel dopoguerra ogni nuovo appartamento doveva avere due garage». Oggi in molte altre città si vuole ripensare la mobilità urbana. «A Milano l'amministrazione si sta muovendo bene, per esempio con il piano di riqualificazione delle piazze. Che meraviglia sarà una città in cui le piazze verranno restituite ai cittadini e al verde. Una rivoluzione in cui la diffusione dell'elettrico completerà una trasformazione per il benessere e la qualità della vita». Citterio però ha qualche dubbio in più sulla città dei quindici minuti. «Un modello bellissimo che ho sempre applicato nella mia vita: da casa allo studio vado a piedi, i nostri figli hanno frequentato la scuola tedesca perché era quella più vicina, mia moglie ha sempre girato in bicicletta, magari con i figli sui sellini, uno davanti e uno dietro. Ma il boom degli acquisti online e delle consegne a domicilio sta facendo sparire i piccoli negozi. E mi chiedo come saranno le strade cittadine se al piano terreno non dovessero esserci più le botteghe».

«Un'ipotesi. Gli scenari possibili, all'inizio del cambiamento, sono molteplici. Difficile capire quale diventerà dominante. Ma resta la certezza di un rinnovamento che è già cominciato, innarrestabile.



Anteprima mondiale a Milano

Elettrico a noleggio tutto compreso con Audi Q4 e-tron

Il SUV, anche in versione Sportback, ha assistenza totale: perfino del sistema di ricarica domestica

di Fabio Orecchini

Il numero uno dell'Audi, Markus Duesmann, lo ha detto chiaramente presentando al mondo i nuovi SUV elettrici Audi Q4 e-tron e Sportback: «Questi due modelli rappresentano la porta d'ingresso alla gamma elettrica Audi». Il concetto di accesso sottolineato da Duesmann non riguarda solo il fatto che le due auto siano le più compatte e meno costose della gamma a emissioni zero quanto le formule innovative proposte per i due nuovi modelli.

L'offerta di noleggio a lungo termine dell'Audi in Italia prevede l'inclusione di tutto ciò che ruota attorno all'auto in un unico canone. Dalla ricarica pubblica a quella domestica, fino al costo di assicurazione e manutenzione e all'accesso a un'assistenza attiva 24 ore al giorno relativa ad ogni argomento che riguardi la vita della vettura, tutto è incluso.

Le Audi Q4 e-tron e Q4 e-tron Sportback sono costruite sulla piattaforma MEB del gruppo Volkswagen, dedicata a modelli esclusi-

sivamente elettrici. Entrambe sono disponibili in tre versioni e con due livelli di capacità per la batteria al litio integrata nel pianale, al di sotto del pavimento dell'abitacolo. La Audi Q4 e-tron 35 è l'unica con batteria da 52 kWh, mentre la Q4 e-tron 40 e la 50 quattro hanno batteria da 72 kWh. Le prime due sono dotate di trazione posteriore e offrono potenze massime di 125 kW e 150 kW (170 e 204 cavalli) con velocità massima autolimitata a 160 km/h, mentre la Q4 e-tron 50 quattro ha trazione integrale e una potenza massima di 220 kW (299 cavalli) con accelerazione da zero a 100 km/h in 6,2 secondi e velocità massima di 180 km/h.

Le autonomie di marcia con una ricarica completa delle batterie vanno dai 349 chilometri della Q4 e-tron 35 ai 520 chilometri della e-tron 40, mentre la più potente e-tron 50 quattro arriva a 488 chilometri. La ricarica ultraveloce è possibile con stazioni fino a 125 kW di potenza, che consentono il ripristino di 130 chilometri di auto-

