

next floor



Più intelligente, più accogliente,
a maggiore densità
Pianificazione urbana 2.0

Un viaggio urbano tra presente e futuro
La città del futuro dal «Future Cities Laboratory»
La città ideale di domani: quattro visioni
Mobilità urbana controllata in modo intelligente



Schindler



4

Un viaggio urbano tra presente e futuro

10

La città ideale di domani: quattro visioni

16

Il nuovo quartiere cittadino Erlenmatt Ost a Basilea: un esperimento che sembra avere successo

22

Il «Future Cities Laboratory» del Politecnico di Zurigo: con uno sguardo d'aquila verso il futuro

26

Mobilità urbana: controllata in modo intelligente

30

Progetti esemplari nel mondo: vivere in modo sano nella città del futuro

34

nextnews:
le ultime novità dal mondo Schindler

36

«Vulcano»: tre torri residenziali alte 80 metri a Zurigo Altstetten

Copertina: Il nuovo quartiere di Erlenmatt Ost, sul sito dell'ex stazione merci della Deutsche Bahn di Basilea, definisce gli standard per la costruzione e la vita futura sotto diversi aspetti.

Sinistra: Le tre imponenti torri residenziali del complesso «Vulcano» di Zurigo Altstetten non sono solo uno standard visivo: è qui che il futuro della vita urbana è iniziato da tempo. E questo futuro è digitale.

Tendenza dell'urbanizzazione

Gentili lettrici, gentili lettori,



È gratificante che le città svizzere siano nuovamente in forte crescita dopo diversi decenni di stagnazione ed edilizia selvaggia. Seguono la tendenza dell'urbanizzazione globale. Secondo le previsioni, tra trent'anni, circa sette degli allora dieci miliardi di persone vivranno in aree urbane. Questo sviluppo pone architetti, urbanisti e il settore immobiliare, nonché i politici, di fronte a grandi sfide. Infatti le città non solo dovrebbero diventare più dense e più grandi, ma anche più vivibili e più accoglienti. Ci sono già buoni esempi che mostrano quanto attraenti potrebbero apparire un giorno città e quartieri urbani: in tutto il mondo (si veda pagina 30) e anche in Svizzera (si veda pagina 16).

Sulla scia della digitalizzazione stanno emergendo soluzioni completamente nuove per la mobilità urbana. Tutte le città del mondo hanno un denominatore comune: durante le ore di punta sono dominate dagli ingorghi. Questa situazione è destinata a peggiorare con il continuo aumento del numero di utenti della strada, con la crescita della popolazione e della densità degli edifici. L'intelligenza artificiale e la connessione all'Internet degli oggetti sono la base per soluzioni efficienti: i flussi di traffico dovrebbero un giorno essere controllati in modo intelligente e i viaggiatori dovrebbero disporre del mezzo di trasporto adatto (si veda l'articolo a pagina 26).

Queste idee dimostrano già oggi il loro valore nella tecnologia degli ascensori: il sistema Schindler PORT coordina continuamente tutti gli ascensori di un edificio e calcola in microsecondi come i passeggeri possono arrivare a destinazione più velocemente. Grazie a Schindler Ahead, i nostri ascensori sono collegati all'Internet degli oggetti, offrendo così la possibilità di integrare tra loro mobilità verticale e orizzontale, proiettando informazioni importanti come orari o planimetrie sulle porte dell'ascensore o nella cabina.

Vi auguro una piacevole lettura.

Patrick Hess
CEO Schindler Svizzera

Colophon

Editore
Ascensori Schindler SA
Marketing e comunicazione
CH-6030 Ebikon

Redazione
Thomas Langenegger

Indirizzo redazione
next floor
Zugerstrasse 13
CH-6030 Ebikon/Lucerna
nextfloor.ch@schindler.com

Gestione indirizzi
address.ch@schindler.com

Layout
aformat.ch

Immagine titolo
Beat Brechbühl

Litografia
click it AG

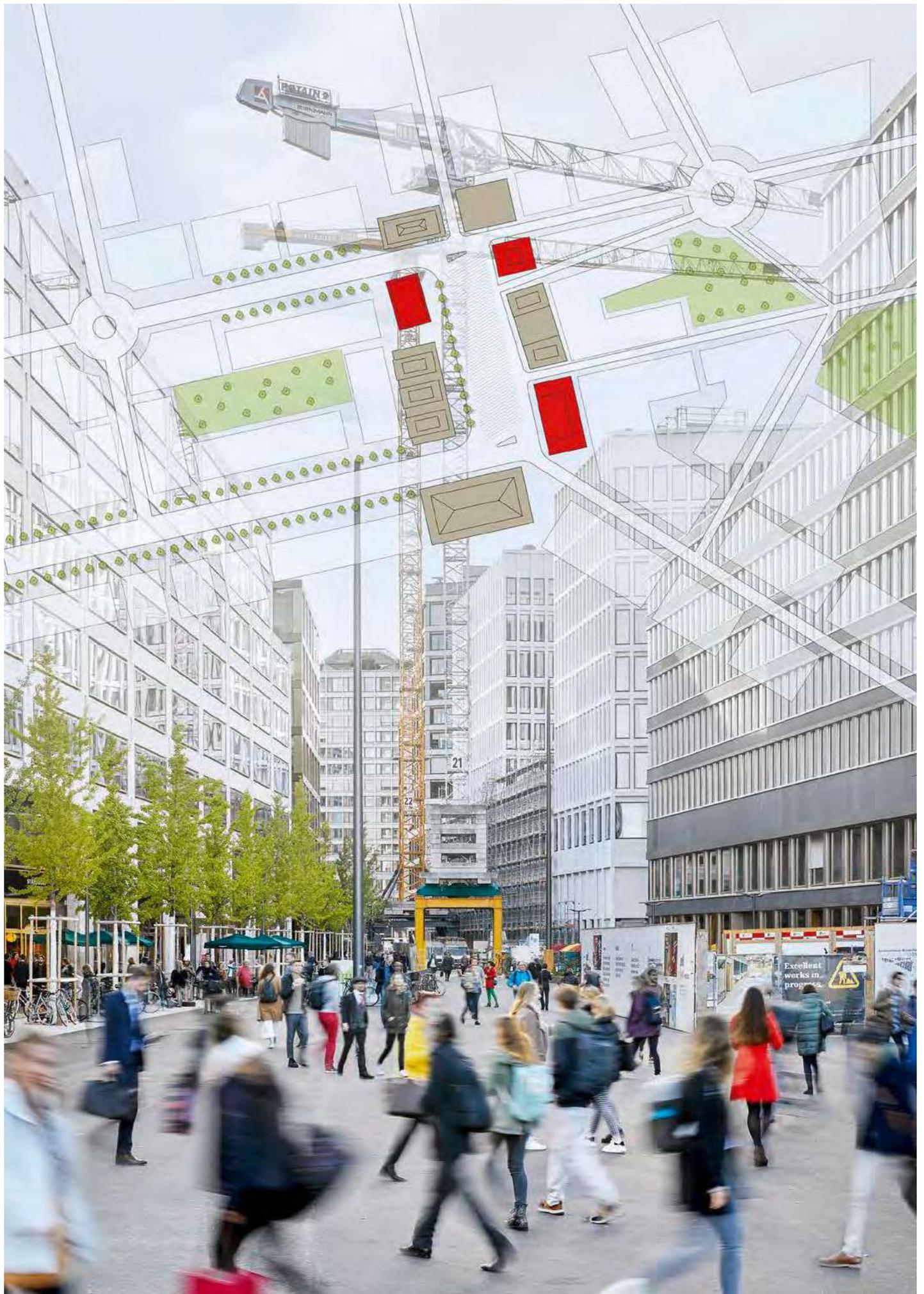
Stampa
Multicolor Print AG

Tiratura
32000 es.

Edizioni
next floor viene pubblicato
due volte all'anno in
tedesco, francese e italiano.

Diritti d'autore
Ascensori Schindler SA
Ristampa su richiesta
e con riferimento della fonte.

www.schindler.ch



Zurigo cresce, ad esempio anche nel centro città, dove negli ultimi anni con la Europa-Alle è sorto un nuovo quartiere molto diversificato nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria centrale.

Un viaggio urbano tra presente e futuro

Sempre più persone si trasferiscono in città nella speranza di trovarvi lavoro, prosperità e una vita interessante. L'urbanizzazione globale pone gli urbanisti, gli ingegneri e gli architetti di fronte a grandi sfide, anche in Svizzera. Perché le nostre città non solo dovrebbero diventare più grandi e a maggiore densità, ma anche più accoglienti.

TESTO PIRMIN SCHILLIGER IMMAGINE BEAT BRECHBÜHL

Nel 2050, sette milioni di persone su dieci vivranno in aree urbane. La Commissione delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile ha definito una visione di come dovrebbero svilupparsi le città: tutte dovrebbero offrire ai propri abitanti l'accesso a spazi abitativi adeguati, sistemi di trasporto ecologici, ampi spazi pubblici e generosi spazi verdi, riducendo al minimo l'inquinamento ambientale, garantendo la massima sicurezza e qualità di vita. Inoltre, le città del futuro devono essere collegate in modo ottimale con le aree urbane e rurali e con altre città. Dovrebbero anche proteggere il loro patrimonio storico e garantire un uso efficiente e sostenibile di tutte le risorse.

Le aspettative della Commissione nei confronti della città del futuro sono quindi piuttosto elevate. A tutto questo si aggiungono le richieste di produrre energia e cibo in autonomia, mitigare il riscaldamento globale e risolvere i problemi di disuguaglianza sociale e finanziaria.

Esigenze diverse nelle varie località del mondo

Il documento dell'ONU esprime la convinzione che le città possano effettivamente essere progettate e sviluppate in modo mirato. Oggi, tuttavia, gran parte della popolazione urbana mondiale vive in insediamenti che crescono in maniera incontrollata. La lotta quotidiana degli abitanti di queste «slum community» provvisorie riguarda aspetti elementari come il cibo, il lavoro, l'acqua o la legna da ardere. La pianificazione urbana in tali aree deve concentrarsi sull'indispensabile e stabilire le priorità: fornitura di acqua potabile, elettricità, allacciamento alla rete di trasporto. Le urgenze e le necessità dell'urbanistica variano quindi notevolmente a seconda della posizione geografica globale. «Ma è proprio dal caos di una

città del terzo mondo che possiamo imparare molto per il futuro delle nostre città» dice l'architetto Fabienne Hoelzel (si legga anche l'articolo a pagina 10). È giunta a questa intuizione durante i suoi incarichi in progetti di sviluppo urbano ad Addis Abeba e Lagos, grazie ai quali ha dedotto che la città ideale «non è perfetta, bensì sempre mutevole e adattabile». In questo senso, anche l'estemporanea «African Urbanity» potrebbe dare un contributo indipendente e lungimirante allo sviluppo urbano.

«Ma è proprio dal caos di una città del terzo mondo che possiamo imparare molto per il futuro delle nostre città.»

A prescindere da tutto questo, va detto che proprio nei paesi emergenti del Terzo Mondo esistono grandi progetti di pianificazione. Abuja (Nigeria), Brasilia, Islamabad (Pakistan) o Nuova Delhi sono tutte nate «al tecnigrafo», così come città dai progetti più recenti quali Eco City a Tianjin (Cina), Putra Jaya o Cyber Jaya (Malesia). Oggi in Europa gli architetti tendono a giudicare tali progetti con molta severità. La gioia della sperimentazione del passato purtroppo molto spesso non ha dato i risultati sperati, come ha dimostrato ad esempio il complesso di Le Corbusier a Firminy, nei pressi di St. Etienne in Francia. Il progetto grande e di successo è ormai storia in Europa. Le città realizzate al tavolo da disegno del nostro continente risalgono al Barocco, al Rinascimento e anche a periodi precedenti. Ciò che è chiaro è che la città del futuro in Europa difficilmente si svilupperà come un'unità pianificata in tutto e per tutto su un prato verde. Piuttosto, sboccherà dalla costante trasformazione della città presente e passata. ◻

«Ciò che è chiaro è che la città del futuro in Europa difficilmente si svilupperà come un'unità pianificata in tutto e per tutto su un prato verde.»

◦ **Spinta alla crescita a Zurigo**

Le città svizzere, che per decenni hanno perso abitanti a causa delle agglomerazioni, da circa 15 anni stanno crescendo a ritmo sostenuto. Il treno dell'urbanizzazione che viaggia veloce verso il futuro è alimentato da tre motori: la trasformazione sociale verso una società dei servizi digitalizzata, l'attrattiva immutata dello stile di vita urbano e la necessità di fermare l'antropizzazione dei terreni attraverso la densificazione.

Solo negli ultimi dieci anni, la città di Zurigo è cresciuta di 70000 persone arrivando a contare 430000 abitanti. «Questo è solo l'inizio», dice Anna Schindler, responsabile dello sviluppo urbano da quasi nove anni. «Ci aspettiamo che nei prossimi vent'anni Zurigo

diventi una città di mezzo milione di abitanti.» Con un certo orgoglio cita diversi nuovi edifici sopraelevati esemplari ad Altstetten, Affoltern, Grünau, Albisrieden, Zurigo Ovest e Zurigo Nord. «Dimostrano che con più spazio abitativo si può generare una maggiore qualità di vita.» Schindler lascia intendere di voler continuare a concentrarsi anche in futuro sulla densificazione interna. Uno strumento importante a tal fine a Zurigo è il piano di insediamento che tiene conto di criteri importanti come la compatibilità climatica, lo sviluppo del traffico e l'approvvigionamento energetico sostenibile. In particolare identifica le aree in cui la città può continuare a crescere in modo socialmente accettabile e senza perdita di qualità di vita o in cui è possibile riconvertire aree industriali desolate e abbandonate.

La densificazione abitativa viene spesso contrastata non appena gli abitanti delle città sono posti di fronte ai progetti concreti, perché temono per le proprie prospettive. Una densità elevata è meglio accettata se anche gli spazi esterni sono accuratamente progettati. Ciò è confermato, ad esempio da alcuni studi del Politecnico di ◦

Nell'ex deposito franco doganale di Zurigo ad Albisrieden, su una superficie di 80 000 metri quadrati sono stati realizzati circa 1000 nuovi appartamenti, nonché locali commerciali e un asilo nido.



Smart City: la città intelligente

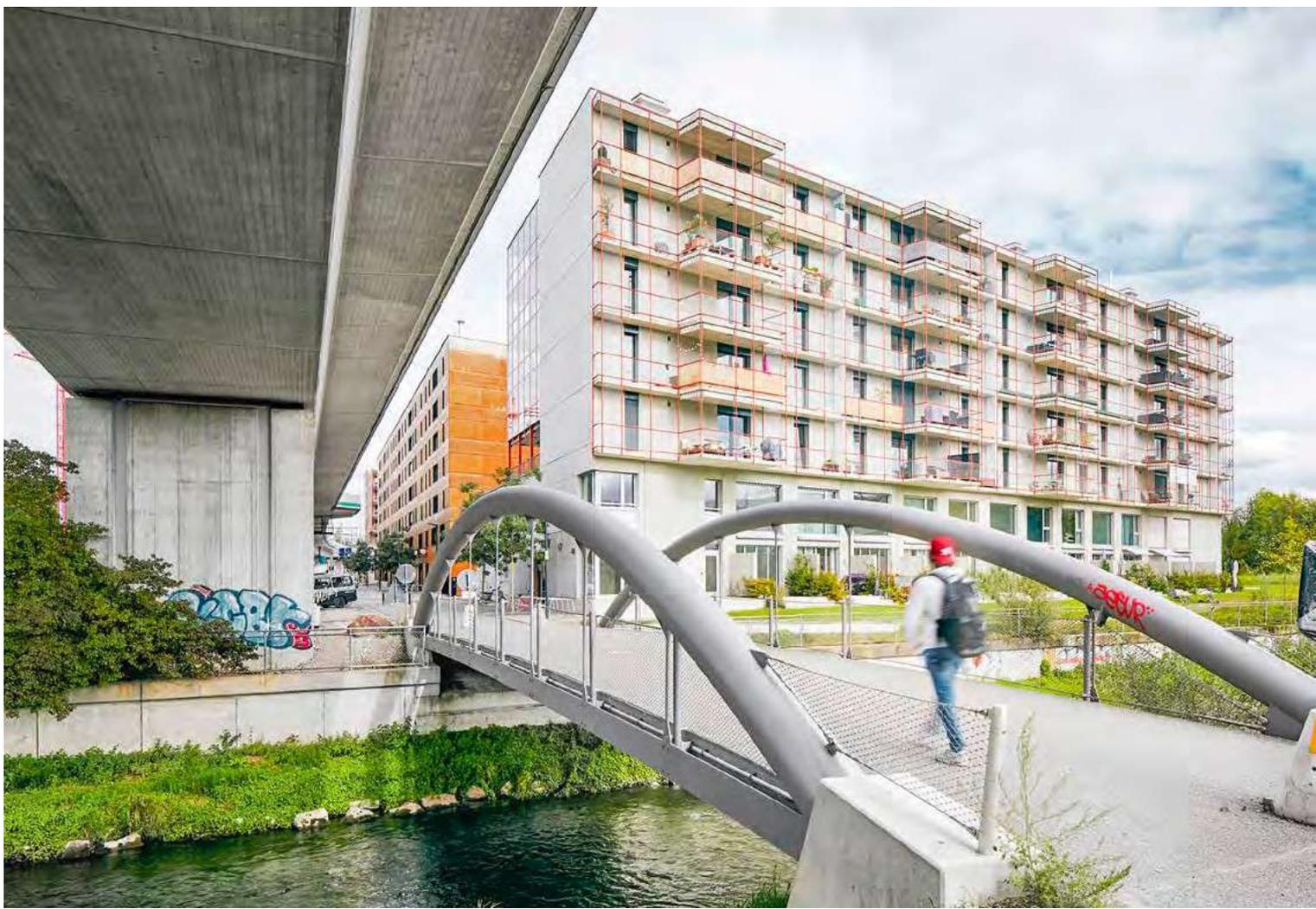


In una Smart City, le nuove possibilità della rete digitale e dell'intelligenza artificiale vengono utilizzate per gestire le infrastrutture in modo efficiente e per sfruttarle al meglio. Oggi esistono ovunque approcci per trasformare le città in smart city del futuro. A Barcellona, i containers smart per i rifiuti segnalano il proprio livello di riempimento con l'aiuto di sensori a ultrasuoni. I veicoli per la raccolta possono così pianificare in modo ottimale il loro percorso passando dai contenitori che (a breve) saranno pieni. Amburgo utilizza cassonetti intelligenti dotati di pannelli solari che alimentano i sensori e i trasmettitori WLAN. Santander, nel nord della Spagna, ha installato 12 000 sensori per misurare in modo permanente l'uso dei parcheggi, l'inquinamento atmosferico e l'utilizzo dei contenitori per i rifiuti.

A Singapore, le abitazioni e la città intelligenti sono due degli obiettivi di una strategia nazionale smart che la città stato si è data. Ad esempio, diverse migliaia di abitazioni di anziani sono monitorate e la posizione di queste persone è segnalata costantemente ai loro familiari. Google apre un «quartiere intelligente» a Toronto per circa 10 000 persone dove verranno utilizzati solo automezzi a guida autonoma e i robot si occuperanno di tutta la logistica, dalla consegna della posta allo smaltimento dei rifiuti. Panasonic sta costruendo in Giappone un insediamento modello di case smart per l'equivalente di 600 milioni di franchi svizzeri con 100 case per 3000 persone. Qui praticamente è tutto digitalizzato e smart, dall'appartamento, al posto di lavoro, allo shopping, ai trasporti, alla mobilità, alla salute e al benessere.

Ma, rispetto alle reali possibilità, questi non sono altro che primi modesti approcci. In una Smart City degna di definirsi tale, tutte le infrastrutture saranno collegate in rete digitalmente, da quelle di approvvigionamento energetico a quelle delle acque reflue fino ad arrivare a quelle per lo smaltimento dei rifiuti. Le case PlusEnergy forniscono la corrente per le auto elettriche, che saranno integrate nella mobilità intermodale di diverse reti di trasporto come treni, autobus, metropolitane, tram e taxi attraverso nuovi sistemi di prenotazione e utilizzo.

Si può solo stimare al meglio come i cambiamenti tecnologici derivanti dalla digitalizzazione e dall'industria 4.0 cambieranno e plasmeranno il volto della città del futuro. Ma l'esperto di urbanistica Thomas Kessler ne è convinto: «Se le possibilità associate a tutto questo sono utilizzate con saggezza, ciò implicherà meno traffico pendolare, più durata di vita, aria migliore, maggiore compatibilità tra lavoro e famiglia, minore usura dello spazio.»



Zwicky Süd: un nuovo quartiere sul sito dell'ex filanda Zwicky nel triangolo Zurigo, Wallisellen e Dübendorf.

o Zurigo. Anche le polemiche che circondano gli spazi dell'Europa-allee, non lontano dalla stazione ferroviaria principale, puntano in questa direzione. A questo riguardo appare importante che i residenti interessati abbiano voce in capitolo sui nuovi progetti. «In ogni caso, la partecipazione è una buona ricetta per rendere il rinnovamento urbano socialmente sostenibile» sottolinea Schindler. La strategia di sviluppo urbano di Zurigo viene rivista periodicamente. La prossima tornata strategica con orizzonte temporale 2040 è prevista per il 2022. In quella fase saranno soprattutto ulteriormente concretizzati temi quali la digitalizzazione, il trasporto urbano e la mobilità pubblica integrata. Nel complesso Zurigo guarda al futuro con pragmatismo e sobrietà attraverso otto campi d'azione definiti. C'è poco spazio per visioni spettacolari.

Una visione che accorcia le distanze

Anche Basilea si trova nel bel mezzo di un feroce processo di trasformazione per divenire una dinamica città residenziale di servizi e conoscenze. Negli ultimi dieci anni, Basilea è cresciuta di circa 10000 abitanti e contemporaneamente sono stati creati 20000 nuovi posti di lavoro. Le cifre svelano la vera sfida. «È imperativo creare più spazio abitativo e farlo bene, in modo vario e vantaggioso», afferma Lukas Ott, responsabile dello sviluppo cantonale e urbano. Entro il 2030,

il piano è quello di costruire abitazioni per altre 20000 persone, portando la città a contare 220000 abitanti. Il motto: «Densità sostenibile e piacevole!» La futura Basilea punta a essere una «città che accorcia le distanze», organizzata in modo policentrico, con sub-centri nei quartieri e nelle comunità di agglomerati circostanti. Lavorare, abitare, approvvigionarsi e godere del tempo libero: il tutto dovrebbe poter avvenire a distanze il più possibile ridotte. Lo stesso settore pubblico, attivo nella costruzione di abitazioni, promuove la densificazione, ad esempio, concedendo un bonus del 20% sull'affitto per gli alti tassi di occupazione abitativa: se più persone vivono nello stesso appartamento, l'affitto diminuisce.

A Basilea, come è noto, si stanno innalzando verso il cielo alcuni grattacieli, prima fra tutti la Torre Roche 1. Rimarrà il grattacielo più alto della Svizzera, fino a quando sarà superato dalla Torre Roche 2 che si prevede sarà ancora più alta. Riguardo la nuova skyline che si staglia lungo le rive del Reno, Ott afferma: «I grattacieli sono punti di riferimento importanti e contribuiscono alla densificazione; sarebbe però sbagliato voler costruire un grattacielo in tutte le posizioni strategiche.»

L'approccio scelto per il futuro di Basilea si può sperimentare già oggi, ad esempio nel quartiere Erlenmatt-Ost (si vedano anche i ritratti dei residenti a pagina 16). «Rappresenta l'insieme di diversi

«I grattacieli sono punti di riferimento importanti e contribuiscono alla densificazione; sarebbe però sbagliato voler costruire un grattacielo in tutte le posizioni strategiche.»

progetti innovativi esemplari» dice Ott. Le oltre 500 persone che oggi vivono nell'ex area ferroviaria si approvvigionano al cento per cento sfruttando energie rinnovabili. Il calore e l'elettricità sono in gran parte prodotti localmente a partire dall'acqua di falda e mediante il fotovoltaico. Naturalmente, vale la pena visitare anche la già citata Torre Roche 1, sebbene solo l'atrio sia aperto al pubblico. Sia il grattacielo che il quartiere energeticamente autonomo anticipano a modo loro la Basilea del futuro.

Potenziale di densificazione nell'agglomerazione

Anche Ginevra brama più spazio abitativo. Entro il 2035 nella più grande metropoli della Svizzera romanda saranno costruiti 35000 nuovi appartamenti. Oltre alla riconversione di siti industriali e ferro-

viari, gioca un ruolo speciale anche la densificazione delle periferie. Si consideri l'esempio del Quartier de l'Étang nei pressi dell'aeroporto: qui è in programma un progetto esemplare, una città nella città. Per renderlo più personale, individuale e accogliente dei tanti sobborghi anonimi creati negli anni '70, gli investitori si affidano a un processo di cogestione partecipativa e democratica da parte degli acquirenti degli appartamenti.

La riqualificazione e la densificazione dell'agglomerato cui punta Ginevra con il Quartier de l'Étang è il secondo grande orientamento dell'ondata di rinnovamento urbano in Svizzera, insieme alla densificazione delle città centrali. Va messo in conto che per i progetti utopici purtroppo non c'è quasi margine di manovra da nessuna parte. La strada per la città del futuro ci conduce attraverso molti progetti individuali e complessi, per i quali i progettisti e gli architetti devono sempre trovare una soluzione personale. Lo sviluppo urbano rimane un processo politico e di pianificazione in corso, in cui molti dettagli devono essere continuamente rinegoziati. Solo così il patrimonio storico, la scala di misura umana e le qualità urbane potranno essere preservati in futuro. n

Zwicky Süd: a misura di famiglia e di bambino nonostante la densità urbana, grazie a spazi esterni sapientemente progettati e protetti dagli edifici.





«Una città è perfetta proprio quando non è perfetta, ma rumorosa e silenziosa, grande e piccola, vecchia e nuova, grezza e tirata a lucido, vivace e contemplativa, conservatrice e mutevole.»

RENATE AMSTUTZ

TESTO PIRMIN SCHILLIGER IMMAGINE BEAT BRECHBÜHL

RENATE AMSTUTZ

Direttrice dell'Unione delle città svizzere

«Una città è perfetta proprio quando non è perfetta, ma rumorosa e silenziosa, grande e piccola, vecchia e nuova, grezza e tirata a lucido, vivace e contemplativa, conservatrice e mutevole. Dovrebbe offrire diversi tipi di spazio denso, ma anche permettere il vuoto e lasciare spazio alla natura. La città è passato e futuro, ma può essere vissuta solo nel presente, con quartieri che hanno ciascuno il proprio carattere e la propria storia. Mi aspetto una città a misura d'uomo, superfici per l'incontro e lo scontro, possibilità di appartarsi ma anche spazio sufficiente per persone e stili di vita diversi. Una buona città non è solo un insieme di spazi costruiti o spazi aperti, bensì è sempre in divenire e sempre pronta a sorprendere. E, soprattutto, è un modo di sentire la vita. Vivo a Berna da quando sono adulta. Qui trovo molto di ciò di cui ho bisogno per la mia vita quotidiana, per il lavoro, la casa, c

Quali saranno in futuro i compiti impegnativi dell'edilizia?

E cosa può fare la digitalizzazione in tutto questo?

next floor ha chiesto a quattro esperti di delineare a parole le loro aspettative e idee.

La città ideale di domani: quattro visioni

ENRICO SLONGO

Sviluppatore della città di Friburgo

Il tempo libero, la cultura e lo shopping, e tutto a brevi distanze. Il mio quartiere è davvero attraente e vivace. Il centro Paul Klee che funge da fonte di ispirazione è praticamente a pochi passi da casa, così come la fermata dell'autobus per il mio posto di lavoro nel centro città. Il centro storico di Berna, patrimonio mondiale dell'UNESCO, invita a soffermarsi e fare acquisti nel variopinto mercato settimanale. L'offerta culturale è molto varia, dai concerti di musica classica e jazz, al teatro, al cabaret, ai musei, all'arte di strada. Posso fare molto a Berna e se volessi qualcosa di più posso spostarmi velocemente. Mi reco spesso in altre città, fundamentalmente perché amo le città, ma anche per via del mio ruolo nell'Unione delle città svizzere. Un obiettivo importante della nostra organizzazione è lo scambio di informazioni e conoscenze tra le città in modo che sia possibile imparare gli uni dagli altri in tutti i settori politici. Inoltre, le esigenze delle città e degli agglomerati saranno integrate in modo coerente nella politica federale e sensibilizzeranno l'opinione pubblica sulle grandi sfide della Svizzera urbana. Cambiamento demografico, sviluppo interno denso, mobilità, digitalizzazione, cambiamento climatico: tutti questi elementi daranno un nuovo volto alle città. Queste modifiche possono avere esiti positivi soltanto se sono progettate non solo per le persone, ma pensando alle persone. La popolazione deve essere in grado di trarre vantaggio da opportunità di partecipazione diverse e il più possibile inclusive, in modo da potersi assumere anche le proprie responsabilità. Sono fiduciosa che riusciremo a gestire le sfide attuali e future che le città si trovano ad affrontare. La pressione verso il cambiamento è grande e continua a crescere costantemente. La città del futuro rimane, spero, una città di prossimità e di incontro nel mondo reale. È una città generazionale di convivenza e pulsa con ritmi distinti grazie alla sua diversità vissuta. Funziona su brevi distanze, da percorrere nel migliore dei casi a piedi o con mezzi di trasporto ecologici. Utilizza le nuove tecnologie digitali affinché noi possiamo diventare smart nel senso migliore del termine. Si adatta al clima, tutela le risorse e offre un'elevata qualità di vita che invita a restarvi. Ed è attraente per un'economia innovativa.»

«Lo sviluppo urbano si basa meno su visioni spettacolari del futuro, ma esige un livello sempre maggiore di comprensione della cultura edilizia. Le autorità possono dare il loro contributo nel promuoverla. Tuttavia, sarebbe bello se anche i privati e gli imprenditori fossero fedelmente impegnati nel portare avanti questo approccio e si dedicassero spontaneamente a una cultura edilizia di alto livello. «Oggi vivo con la mia famiglia a Muri, nelle immediate vicinanze della città di Berna. Abitiamo in un insediamento degli anni Settanta, in una casa che assomiglia a un bungalow. Rientra nei cosiddetti insediamenti a «tappeto»: le case a forma di L sono disposte in modo tale che, grazie a un patio aperto su un lato, ogni proprietà abbia la massima privacy possibile, nonostante l'esigua grandezza degli appezzamenti. Siamo arrivati qui piuttosto per caso, semplicemente perché abbiamo trovato un'offerta adeguata nel momento giusto. È importante che la nostra casa sia nelle immediate vicinanze di una linea di tram, perché sono una persona di città e amo la vita cittadina. Come è noto, la città è ovunque arrivi il tram. D'altra parte, praticamente di fronte alla nostra porta d'ingresso, si apre a sud uno spazio verde estremamente silenzioso.

Il fatto che, nominato di recente architetto della città di Friburgo e capo dell'ufficio edile, io viva attualmente al di fuori del mio ambiente di lavoro è decisamente uno svantaggio. Naturalmente vorrei partecipare più intensamente alla vita dei friburghesi. Tuttavia, una certa distanza dal luogo di lavoro può offrire una migliore visione d'insieme. Il pendolarismo non è un problema per me, ma come visione di vita costituisce in qualche modo una sorta di relitto degli anni Novanta e, nell'ottica del cambiamento climatico, non è una soluzione sostenibile. Sono convinto che in futuro la gente cercherà un posto di lavoro, un'abitazione e aree per il tempo libero che siano tutti molto più vicini tra loro.

Come in molte città svizzere, anche a Friburgo sono in corso diversi grandi progetti di sviluppo urbano. Riguardano, ad esempio, la riprogettazione dell'area della stazione e degli spazi pubblici del Quartiere di Bourg e la rivitalizzazione della Sarina. Un'altra grande sfida consiste nel migliorare il coordinamento tra lo sviluppo degli

«Insediamenti e i trasporti. Come hanno dimostrato i sondaggi condotti, la popolazione non è affatto soddisfatta della situazione attuale. In particolare, vorrei verificare se un'altra infrastruttura di trasporto (tram, metropolitana) nella zona della Grande Friburgo potrebbe migliorare la situazione tra la S-Bahn e il filobus. All'estero sarei interessato alla città di Copenaghen per motivi professionali. Durante il viaggio di quest'anno nella metropoli danese, ci siamo spostati solo in bicicletta. Sono rimasto affascinato da questa rete ciclabile e dalle zone residenziali, che sono attraenti sia dal punto di vista urbanistico che architettonico. Inoltre, andare in bicicletta a Copenaghen non è per niente faticoso, visto che la città è in pianura.»

«Il pendolarismo non è un problema per me, ma come visione di vita costituisce in qualche modo una sorta di relitto degli anni Novanta e, nell'ottica del cambiamento climatico, non è una soluzione sostenibile.»

Enrico Slongo





«L'ideale sarebbe ottenere in un certo senso un mix tra la sregolatezza di Lagos, l'efficiente infrastruttura di Zurigo e i dibattiti sul futuro in costante ebollizione di Stoccarda»

FABIENNE HOELZEL

FABIENNE HOELZEL

Architetto e professoressa di urbanistica

«Sono sfacciatamente ottimista sul fatto che riusciremo a guidare lo sviluppo delle città nella direzione desiderata, altrimenti non potrei fare il mio lavoro. Ciò che mi interessa non è l'attuazione di un particolare master plan, ma piuttosto la progettazione di strutture che garantiscano un costante rinnovamento e consentano la massima libertà possibile. Quando vedo come gli abitanti di Lagos organizzano la loro vita nelle numerose Slum Community nelle quali siamo attivi, posso solo ispirarmi e inchinarmi rispettosamente. Per lavorare con la massima concentrazione e senza distrazioni, non posso immaginare un posto migliore di Zurigo. Ma la mia passione professionale è per città come Lagos, Addis Abeba, San Paolo o Mumbai. Ho vissuto in molti luoghi. E oserei dire che sono così flessibile da poter risiedere ovunque. Attualmente vivo tra Zurigo e

o Stoccarda. Inoltre, per motivi professionali mi trovo spesso, e a volte per lunghi periodi, a Lagos (Nigeria) per cui nutro un amore di tipo "intellettuale-concettuale" e dove il mio lavoro di architetto e urbanista si collegano concretamente. Di Zurigo apprezzo la visibilità, l'ordine, il funzionamento perfetto, di Stoccarda la relativa bruttezza rispetto a Monaco di Baviera o Amburgo. Per questo qui si concentrano quasi tutte le urgenze tedesche, come il futuro dell'industria automobilistica, il futuro dell'ingegneria tedesca, la mobilità del futuro, la futura politica climatica, ecc.

Ogni volta che torno dall'Africa, non riesco a credere a quanto Zurigo sia satolla e linda. A Lagos, al contrario, regna una certa anarchia. In effetti, chi governa non ha molti contatti con la realtà e per le strade le persone girano, lavorano e corrono di qua e di là tutto il giorno per procurarsi il necessario per vivere: acqua, elettricità, mobilità, spazi abitativi... Questo apparente caos è comunque basato su un sistema e in qualche modo funziona, e neanche male; per questo ho sviluppato un grande interesse per ciò che ci può insegnare per i processi di sviluppo urbano anche in Europa. L'ideale sarebbe ottenere in un certo senso un mix tra la sregolatezza di Lagos, l'efficiente infrastruttura di Zurigo e i «dibattiti sul futuro» in costante ebollizione di Stoccarda. A me Zurigo da sola pare un po' troppo compiaciuta. Le conversazioni che si tengono qui spesso assomigliano al sussurro di una delicata brezza estiva. In generale, sarei a favore di una pianificazione urbana più sperimentale, liberale e selvaggia. A Stoccarda auguro un cambio di governo, meno burocrazia e più coraggio. Lagos potrebbe essere grandiosa se il governo smettesse finalmente di cercare di emulare città come Singapore o Dubai.

È un privilegio per me poter contribuire al futuro delle città rivestendo ruoli diversi: a Stoccarda insegno design e urbanistica all'Accademia Statale di Belle Arti. A Lagos intervengo principalmente, a volte come consulente e spesso attivamente, attraverso i progetti del nostro studio «Fabulous Urban». Sono inoltre membro di giurie, anche di concorsi, e comitati di consulenza in Svizzera e in Germania.»

THOMAS KESSLER

Consulente urbano

«La città ideale del futuro utilizzerà le infrastrutture esistenti, conserverà e amplierà gli spazi verdi, anche sui tetti e in verticale, e trasformerà gli usi obsoleti in nuove combinazioni in cui abitare, lavorare, godere del tempo libero, per l'energia e per le PMI. Città come Belgrado, Tel Aviv o Haifa per me sono esempi impressionanti di luoghi in cui la storia piena di conflitti ispira i giovani a una vita curiosa e impegnata. Non possiamo copiarle, ma possiamo almeno prendere un po' della loro sperimentazione e creatività.»

«Ho ricoperto tre funzioni pubbliche, l'ultima volta nel ruolo di sviluppatore e urbanista cantonale, partecipando a importanti sviluppi nella città di Basilea. Lavoro in proprio da due anni e ho fornito consulenza a diverse città e cantoni.

Invece, per ciò che riguarda Basilea, poiché ho ricoperto cariche dirigenziali prominenti per più di 25 anni e desidero mantenere la riservatezza, tengo per lo più le distanze dalle questioni locali.

La casa in cui vivo con la mia famiglia da 20 anni è rimasta in precedenza disabitata per molto tempo, pertanto abbiamo dovuto innanzitutto ristrutturarla completamente. Dispone di due appartamenti, uno lo affittiamo a delle famiglie. L'edificio si trova in una strada residenziale a misura di bambino, i vicini sono splendidi e spesso organizziamo delle grigliate tutti insieme.

Come ogni città reale, Basilea è in costante mutamento, spinta dal potere economico del settore Life Science, dall'afflusso dei relativi dipendenti e dall'aumento della qualità della vita attraverso spazi pubblici ben curati. La città è attraente per tutti coloro che rinunciano volentieri alla vita mondana nella loro quotidianità. Offre molta cultura, storia e tranquillità, ma non necessariamente un atteggiamento dinamico e la disponibilità a rischiare. Una volta era diverso. Ma l'evoluzione della situazione dei media e il fatto di rifugiarsi in gruppi d'interesse hanno notevolmente rallentato gli entusiasmi dibattiti del passato. La vita scorre come in una piccola città, tra conoscenti e compagni di scuola di lunga data in un circolo molto gestibile. Gli impulsi creativi provengono principalmente dai nuovi arrivati, grazie alle cui idee la città rimane orientata al futuro e in forma.

I rapidi cambiamenti tecnologici con la digitalizzazione, l'industria 4.0 e le fonti energetiche a basse emissioni aprono grandi opportunità per Basilea. Con un ufficio in casa, orari di presenza sul lavoro flessibili e nuovi modelli lavorativi e abitativi, la qualità della vita può essere decisamente migliorata nello spazio urbano confinato. A pochi passi dalle nuove torri per uffici di Roche, che ospitano diverse migliaia di posti di lavoro nei due edifici più alti della Svizzera, il Reno, ad esempio, offre lo spazio ideale per le forme abitative moderne e le proposte per il tempo libero. Basterebbe solo riprogettare un deposito di autobus e costruirlo senza badare a spese in termini di spazio e denaro. Per l'aperitivo serale si potrebbe poi collocare una grande zattera sul Reno, con una fantastica vista sul tramonto e sulle colline alsaziane... Quindi ho già un'idea concreta di quello che potrebbe essere, e sono ottimista che non debba necessariamente rimanere un'utopia. Non appena le opportunità saranno rese note ai più e saranno sfruttate da chi sa farlo, a Basilea ci sarà una spinta all'innovazione.» n



«L'evoluzione della situazione dei media e il fatto di rifugiarsi in gruppi d'interesse hanno notevolmente rallentato gli entusiasmanti dibattiti.»

Thomas Kessler



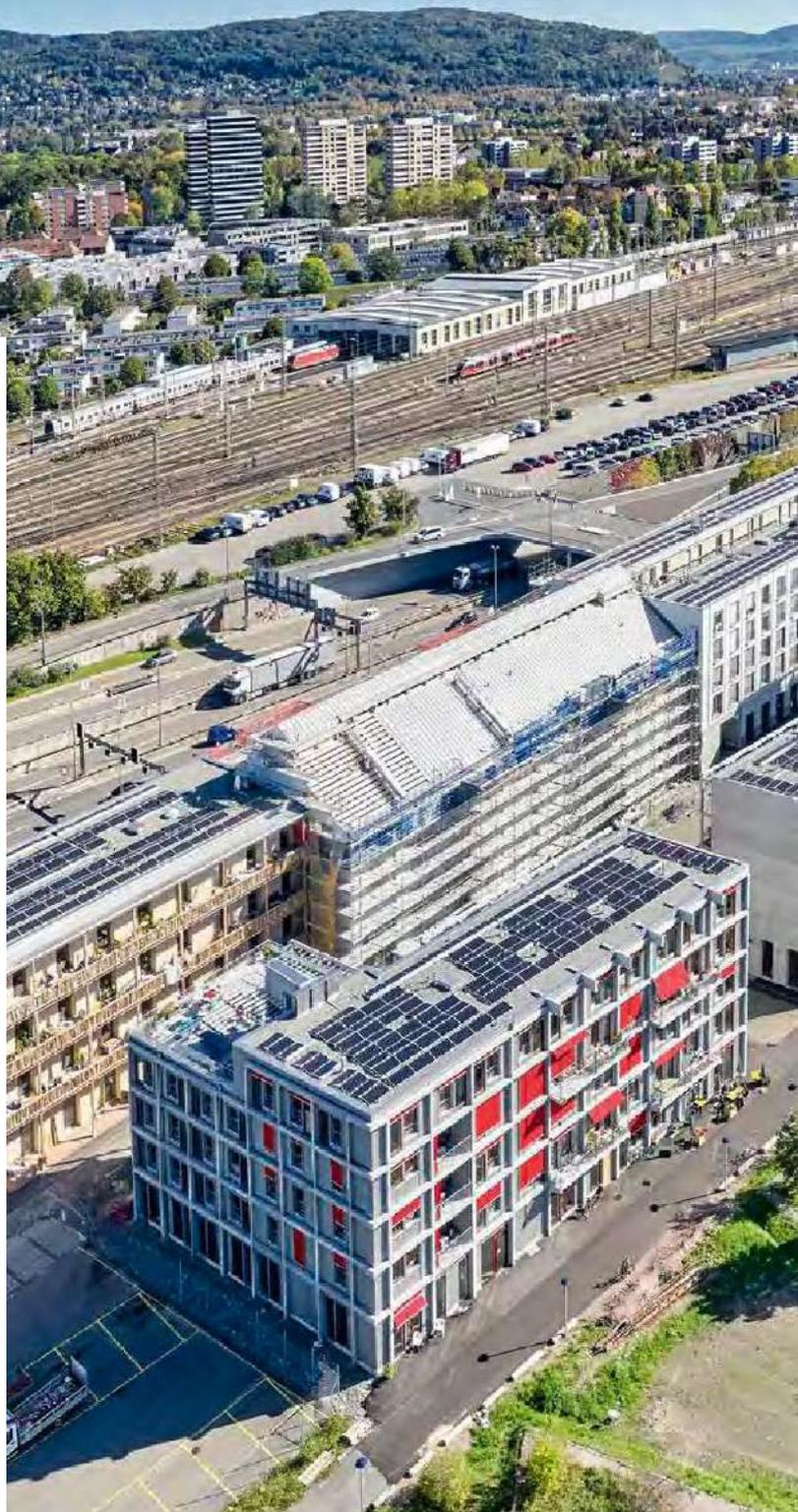
Un esperimento che sembra avere successo

Il nuovo quartiere cittadino Erlenmatt Ost di Basilea potrebbe costituire un precedente per lo sviluppo urbano. Sostenibili dal punto di vista sociale, del traffico e dell'energia, con diverse forme abitative in parte sperimentali, autogestite, abitativamente dense e con ampi spazi verdi: la Fondazione Habitat mostra come potrebbero essere le città di domani.

TESTO STEFFAN DOPPMANN IMMAGINE BEAT BRECHBÜHL

Il nuovo quartiere di Erlenmatt è in costruzione sul sito dell'ex stazione merci della Deutsche Bahn di Basilea. Sono stati sviluppati due quartieri residenziali indipendenti sui lati occidentale e orientale del sito di 19 ettari, collegati da un vasto parco centrale. Il sito di Erlenmatt Ost è stato acquistato dalla Fondazione Habitat, che si impegna a favore di una città residenziale e di affitti accessibili. La fondazione ha concesso il diritto di superficie di parte dei suoi 13 terreni edificabili a cooperative edilizie e ad altri promotori immobiliari senza scopo di lucro.

L'eredità industriale dell'ex stazione merci è ancora visibile sotto forma di un vecchio silos ristrutturato. Per la fine del 2019 sarà ultimato un interessante mix di appartamenti, locali commerciali, camere per studenti, alloggi assistenziali, un ostello e appartamenti-laboratorio per artisti. I 200 appartamenti offrono spazio per circa 500 persone. Nel 2023 è fissato l'inizio di una seconda fase. Oltre agli aspetti sociali, il concetto di sviluppo conferisce molta importanza anche alla sostenibilità. Il quartiere è la sede di una delle più grandi comunità di autoconsumo svizzere di energia solare. Nella fase finale, Erlenmatt Ost sarà alimentato fino al 70% con elettricità e calore prodotti in loco. Per questo motivo il progetto è stato insignito del Prix Watt d'Or 2019 della Confederazione Svizzera. Inoltre, i residenti del quartiere senza auto possono noleggiare vetture elettriche, le cui batterie sono utilizzate anche come accumulatori temporanei per le case. ◻







Vivere con altri coinquilini a quasi sessant'anni: Barbara e Peter Schrade (a destra) sfruttano lo spazio sperimentale del quartiere Erlenmatt Ost.

Con altri otto nella stessa barca

Barbara e Peter Schrade

Barbara e Peter Schrade vivono insieme ad altri otto adulti in un alloggio condiviso. E questo non per necessità né temporaneamente, come fanno spesso gli studenti, bensì per scelta. Per accorciare il percorso da pendolare verso Basilea, dove Peter Schrade lavorava da qualche tempo, i due cercavano un appartamento in città. In un primo momento avevano messo gli occhi su un trilocale nel progetto in costruzione della cooperativa edilizia Zimmerfrei, nel quartiere di Erlenmatt Ost. Quando poi durante la fase di progettazione è emersa l'idea di un alloggio condiviso hanno deciso di partecipare. «Abbiamo cresciuto quattro figli. L'idea che un giorno ci avrebbe rivolto la parola solo il giornalista del telegiornale non ci piaceva», spiega Peter Schrade illustrando la sua motivazione. Inoltre, la prospettiva della condivisione lo entusiasmava. La solitudine ora non è più un problema. «Vivere insieme allarga i miei orizzonti. I nostri coinquilini mi comunicano la loro idea di architettura, arte, letteratura o la visione del loro mondo in qualità di macchinisti», dice Barbara Schrade. Invece di una casa unifamiliare con giardino, la coppia occupa due stanze per un totale di 34 metri quadrati, servizi inclusi. A queste si aggiunge la zona comune, composta da una cucina, un'ampia area per il pranzo e un soggiorno.

«L'idea che un giorno ci avrebbe rivolto la parola solo il giornalista del telegiornale non ci piaceva.»

La vita ha preso una buona direzione. Si sfrutta l'opportunità di incontrarsi, ma allo stesso tempo si rispetta il bisogno di riposo dell'individuo. Durante la settimana alle nove e mezza di sera di solito tutto tace. Si sentono invece discussioni approfondite la domenica sera, in occasione della sessione comune. «All'inizio dovevamo stilare le regole, stabilire i confini, definire i processi decisionali: in breve, scoprire l'acqua calda!» ricorda Peter Schrade. L'al-



loggio comune prevede anche un piano di assegnazione degli incarichi. Tutti hanno un compito di cui occuparsi. Peter Schrade fa la spesa insieme a un'altra persona. Per acquistare cibo, detersivi e altri generi di prima necessità si utilizza la cassa comune. Tutti i prodotti, tranne carne e alcool, sono fundamentalmente locali e biologici. In questo modo si considerano le esigenze di astemi, vegani e flexitariari. Chi desidera carne o un bicchiere di vino, puoi acquistarli autonomamente.

Alla coppia piace la nuova situazione di vita, ma resta comunque obiettiva nei propri giudizi. Come in tutte le convivenze, anche nel loro alloggio condiviso ci sono tensioni di tanto in tanto. «Il pragmatismo e la volontà di raggiungere un consenso sono requisiti fondamentali affinché tutto funzioni. Bisogna rispettarci a vicenda e sviluppare una generosità interiore», consiglia Peter Schrade con calma.

Tra l'altro Schrade non ha mai avuto paura del fallimento. «Quando abbiamo sviluppato il progetto con gli altri, ci siamo sentiti all'avanguardia. E i pionieri credono fundamentalmente nel successo.»

«Mio figlio mi porta al lavoro la mattina mentre va all'asilo e viene a riprendermi a mezzogiorno.»



Il quartiere senza auto regala ampi spazi di movimento ai bambini.



Ci sentiamo responsabili gli uni degli altri

Raphael Anklin

La vita di Raphael Anklin si contraddistingue per i tragitti brevi, da quando si è trasferito nel quartiere di Erlenmatt Ost. Insieme alla moglie e ai due figli, vive da due anni in un appartamento cooperativo. L'ingegnere meccatronico ha recentemente iniziato a gestire un proprio negozio di biciclette in un'area commerciale dell'edificio adiacente. «Mio figlio mi porta al lavoro la mattina mentre va all'asilo e viene a riprendermi a mezzogiorno», sorride il padre di famiglia. Si gode persino la tradizionale birra del dopo-lavoro a soli due passi di distanza nel Quartierbeiz, uno spazio gestito da un ente sociale per persone con disabilità mentale. E nel tempo libero incontra i vicini di casa per una chiacchierata sull'accogliente terrazza sul tetto, cucina con loro nella sala comune o li sfida a ping-pong. Anklin può anche andare a piedi a fare shopping nel centro commerciale ai margini del quartiere.

«Per me questo significa qualità della vita» sottolinea con convinzione il socio della cooperativa. A volte, però, ha bisogno di cambiare scenario, allora si reca per scelta con i bambini in una piscina all'aperto in un'altra parte della città. Per le distanze brevi il meccanico ciclista si muove logicamente in bicicletta o con i mezzi pubblici. Così fanno anche i suoi vicini di casa. Per i 100 residenti della sua casa sono disponibili appena quattro posti auto. Chiunque abbia bisogno di una macchina può usufruire di una delle numerose offerte di car-sharing della zona. «In questo modo possiamo arrivare praticamente ovunque. Solo durante le vacanze, a volte, un'auto propria può essere comoda», dice. ◻



I porticati sotto cui soffermarsi e la vista su aree verdi offrono una grande qualità di vita.

◦ Nel quartiere di Erlenmatt il traffico automobilistico è completamente assente. Ma non si può dire che vi regni il silenzio assoluto. Una pista ciclabile molto apprezzata passa davanti al negozio e numerosi bambini e giovani utilizzano gli ampi spazi aperti tra le case per scatenarsi o anche per non fare nulla. Raphael Anklin conosce molti di loro personalmente e parla con loro ogni tanto anche quando abbandonano i loro rifiuti o si lasciano coinvolgere in una rissa. «Gli altri vicini di casa fanno lo stesso. Ci vediamo come una comunità e le persone qui si sentono responsabili l'una dell'altra» dice. E anche i giovani non se la prendono. Alcuni di loro provengono da famiglie in difficoltà e si dimostrano grati quando qualcuno impone loro delle regole. Il fatto che nel quartiere si siano stabilite molte persone di diversa provenienza non lo infastidisce. Al contrario. «La commistione sociale è addirittura buona. Probabilmente non sopporterei che tutti fossero come me», ride Raphael Anklin.



Le abitazioni, il lavoro, lo shopping e la scuola sono tutti a breve distanza nel moderno quartiere della città.



«Il fatto che non devo lasciare il mio appartamento per lavorare rende la mia vita molto più facile.»

Vivere in stile minimalista con la massima libertà

Luisanna Gonzalez Quattrini con le sue figlie

Come riunire vita e lavoro sotto lo stesso tetto e farlo al prezzo più basso possibile? Una cooperativa di artisti ha rivolto questa domanda al noto architetto di Basilea Heinrich Degelo che ha ribaltato la domanda: cosa serve in un'abitazione? Meno. Ogni inquilino di un loft riceve un blocco sanitario composto da doccia, WC e lavabo e un angolo cottura. Entrambi si possono posizionare liberamente nell'ambiente. Il resto della stanza può essere organizzato e suddiviso a piacere. Anche il sistema di riscaldamento è stato eliminato grazie all'involucro edilizio particolarmente spesso. Con la sua idea di appartamenti-laboratorio la cooperativa ha incontrato il favore della Fondazione Habitat.

Questo concetto abitativo non convenzionale è piaciuto a Luisanna Gonzalez Quattrini, che si è trasferita in uno studio loft con le sue



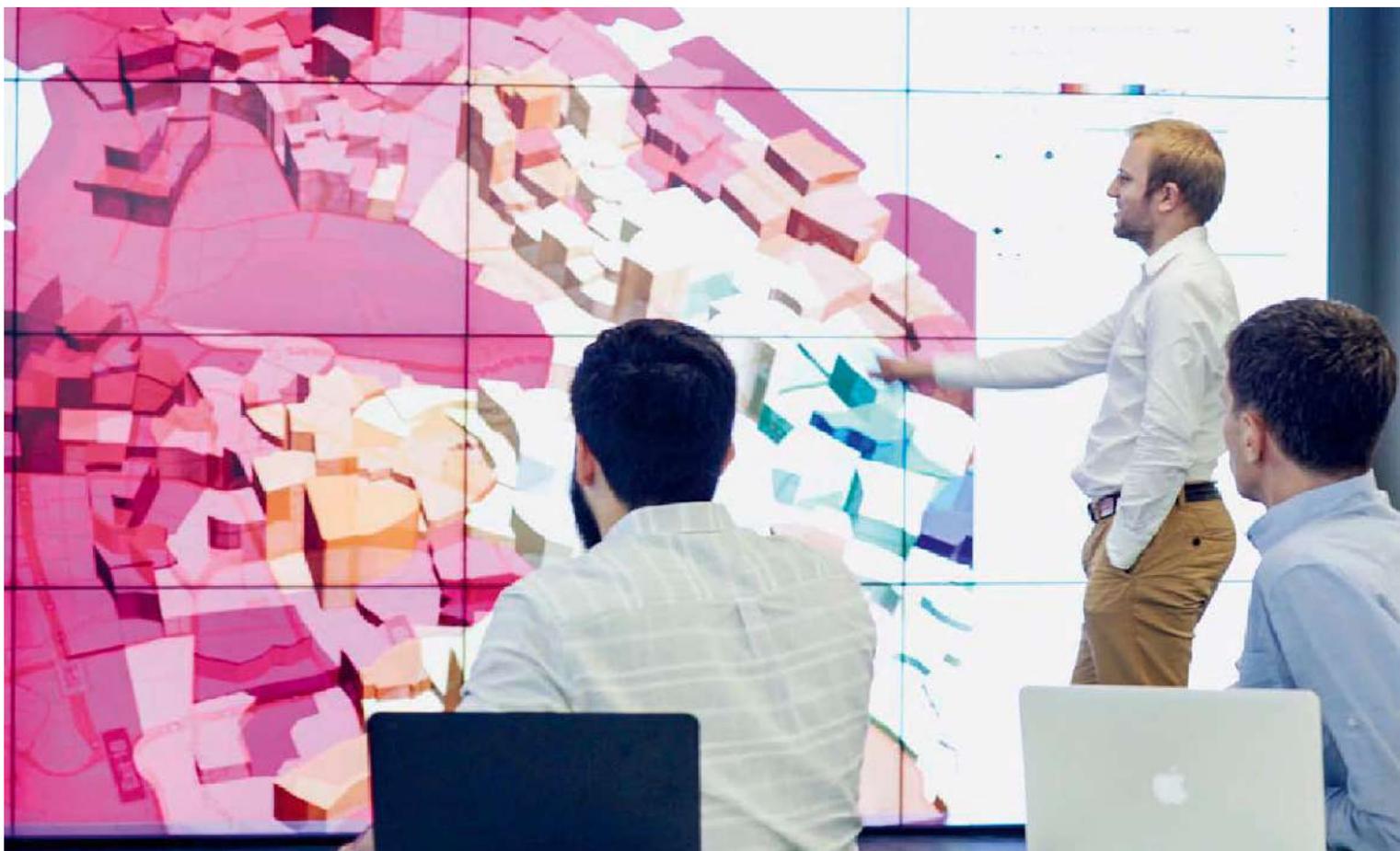
Luisanna Gonzalez Quattrini (foto a sinistra) e Louisa Margaretha Keel hanno molto spazio per abitare, lavorare e comunicare.

due figlie. «Il fatto che non devo lasciare il mio appartamento per lavorare rende la mia vita molto più facile» osserva la pittrice. Lei e le sue figlie si sono fatte costruire un elemento di legno che contiene vestiti e oggetti personali. Una scala conduce al letto che troneggia su questa cabina armadio. «Se avessi creato delle stanze, avrei perso molta luce» spiega Luisanna Gonzalez Quattrini per giustificare l'assenza di pareti divisorie. Se le ragazze desiderano un po' di privacy, possono tirare una tenda lunga fino al pavimento per delimitare un «salotto».

«Il modo in cui ciascuno progetta il proprio studio dipende dalla situazione individuale, ma naturalmente anche dalle risorse disponibili», spiega la vicina e amica Louisa Margaretha Keel. Il suo partner scrive e lei segue progetti teatrali, oltre a studiare filosofia e storia dell'arte. Quindi il suo appartamento è pieno di libri, ci dice.

Oltre alla libertà all'interno delle sue quattro mura, la giovane donna è affascinata anche dallo scambio offerto dalla casa, abitata solo da artisti creativi. La comunicazione è favorita inoltre dai balconi continui che collegano gli appartamenti, dove le persone si incontrano con disinvoltura e d'estate si siedono anche per condividere un bicchiere di vino. Lo conferma anche Luisanna Gonzalez Quattrini. «Per me è una grande opportunità incontrare qui altri artisti, costruire e coltivare relazioni in maniera totalmente spontanea», afferma felice.

Ma quando i membri della Coopérative d'ateliers, come si definisce la cooperativa, si riuniscono una volta al mese, non si assiste affatto a una passerella narcisistica di amanti dell'arte. Piuttosto ci si incontra per organizzare la convivenza e si discutono temi prosaici come la gestione interna dei rifiuti o la programmazione della porta d'ingresso elettrica. Tuttavia anche questo ha un certo fascino. «Vivere in una casa autogestita implica una specie di dichiarazione. Ci si assume una responsabilità e si ottiene in cambio libertà», dicono le due artiste. n



Con uno sguardo d'aquila verso il futuro

Dal 2010 il Politecnico di Zurigo (EHT) gestisce il «Future Cities Laboratory» a Singapore. L'ambizioso programma di ricerca mira a rendere possibile la città del futuro. Una città verde e vivibile, ma anche resistente ed efficiente.

TEXT MICHAEL STAUB IMMAGINE ETH

Come sarà la città del futuro e come rimarrà a misura dei suoi cittadini, nonostante la forte crescita? Il Future Cities Laboratory (FCL), il programma più noto del «Singapore-ETH Centre» fondato nel 2006, si occupa di questa questione da oltre dieci anni. La base nel sud-est asiatico funge da seconda sede di ricerca e collega il Politecnico con le principali università di tutto il mondo (si veda il box informativo). La ricerca all'FCL è organizzata in fasi quinquennali. La prima fase consisteva ancora in numerosi progetti di ricerca individuali. Nella seconda fase, che si protrarrà fino alla fine del 2020, sono state fissati tre punti chiave.

Il primo riguarda la vita nelle città densamente popolate spesso afflitte da gravi problemi di traffico e di infrastrutture. Per presentare prima e risolvere poi tali problemi, si lavora con gli accessi ai big data o con nuovi metodi di visualizzazione. La seconda criticità è rappresentata dalle «Responsive Cities». Con l'aiuto delle moderne tecnologie informatiche, ad esempio, il trasporto pubblico,

ma anche il traffico pedonale, deve essere registrato più da vicino e ottimizzato mediante simulazioni. Infine la terza priorità, quella delle «città arcipelago», intende guidare l'urbanizzazione incontrollata verso percorsi più sostenibili.

Osservazione complessiva

Kees Christiaanse è professore emerito di architettura e urbanizzazione al Politecnico di Zurigo. Durante i primi dieci anni, ha giocato un ruolo chiave nel plasmare la struttura e la direzione dell'FCL. Inoltre, è stato più volte membro di una giuria per lo Schindler Global Award, il principale concorso di progettazione urbana focalizzato sulla mobilità. Kees Christiaanse descrive l'accesso dell'FCL alla ricerca come segue: «Per essere all'altezza della complessità e dell'interconnessione delle città moderne, è necessario vederle dal punto di vista dell'aquila. Con questo approccio globale e inclusivo, possiamo integrare discipline diverse invece di condurre ricerche isolate in singole aree.»

Configurare il cambiamento

Questa ricerca integrativa si riflette in numerosi e diversi studi. Ad esempio appartiene alla criticità «città ad alta densità» il progetto «Ecosystem Services in Urban Landscapes» che esamina come gli spazi verdi urbani e i parchi si possano progettare in modo ottimale. L'obiettivo è approfittare dei cosiddetti servizi ecosistemici di questi spazi verdi (protezione dalle inondazioni, funzione di raffreddamento, valore ricreativo per la popolazione). La ricerca precedente si è concentrata su Europa e Nord America, ora FCL sta estendendo il campo di applicazione alle regioni tropicali.

La seconda criticità, la «città reattiva», mira al continuo miglioramento dei servizi e delle infrastrutture attraverso il feedback dei residenti. Ad esempio, il progetto «Planning for Autonomous Vehicles» sta studiando in che misura i veicoli autonomi potrebbero cambiare la mobilità a Singapore. I dati relativi al comportamento degli utenti, al traffico e alla pianificazione urbana confluiscono nelle simulazioni. L'obiettivo è non essere colti di sorpresa dai progressi compiuti. Ad esempio, gli scooter elettrici che sono apparsi per così dire da un giorno all'altro in numerose città di tutto il mondo nel 2019 dimostrano quanto velocemente le nuove offerte di mobilità possono cambiare la vita nelle città.

Progresso e flessibilità

La terza criticità della ricerca, «città arcipelago», adatta la teoria occidentale della città alla rapida e spesso caotica urbanizzazione del sud-est asiatico, della Cina e dell'India. Una parte di questo prevede la gestione delle risorse. Ad esempio, il progetto «Alternative Construction Materials» sta esaminando le potenzialità di materiali compositi innovativi costituiti da fibre o miceli (cellule fungine) e del costruire con materiali «di scarto» o riciclabili.

Con questi e molti altri progetti individuali, FCL sta esplorando una varietà di modi per ripensare la città e adattarla meglio alle mutate condizioni. Secondo Kees Christiaanse, questo adattamento permetterà di rendere le città effettivamente sostenibili. Una città densamente popolata con un'infrastruttura intelligente e concentrata localmente è molto più efficiente di un paesaggio urbano non pianificato. In altre parole: potrebbe davvero valere la pena vivere nella città del futuro. n

Il FCL nel Create-Campus aperto nel 2012 (a destra). Una mostra informa sui progetti di ricerca in corso del FCL (sotto).



Cluster di ricerca internazionale

Il Future Cities Laboratory (FCL) del Politecnico federale di Zurigo si trova a Singapore. L'FCL collabora con diverse università che hanno una sede nello stesso edificio. Tra queste, EPFL Losanna, Nanyang Technological University (NTU), National University of Singapore (NUS) e Singapore University of Technology and Design (SUTD).

A partire dalla terza fase di ricerca, che inizierà nel 2020, l'FCL creerà una seconda sede presso il Politecnico federale di Zurigo e opererà con il nome «FCL global».

fcl.ethz.ch



A colloquio con Kees Christiaanse, professore emerito di architettura e urbanistica presso l'EHT, già direttore del «Future Cities Laboratory» di Singapore e partner di KCAP Architects & Planners.

«Lo sviluppo urbano è virale»

INTERVIEW MICHAEL STAUB IMMAGINE MARKUS BERTSCHI

next floor: All'FCL ha lavorato intensamente allo sviluppo delle megalopoli e inoltre la Sua azienda è attiva in questo settore. Quanto è sostenibile la città del futuro?

Kees Christiaanse: Non sono pessimista. Se continuiamo a migliorare le tecnologie e le infrastrutture edilizie, la città del futuro diventerà sempre più neutrale dal punto di vista energetico rilasciando meno emissioni. Ciò significa che l'equilibrio delle risorse e la qualità dell'aria stanno aumentando e, se facciamo un bilancio, una grande città è in realtà una struttura molto sostenibile. Si è visto quest'estate a Singapore: per settimane c'è stato un forte smog, agli scolari non è stato permesso di giocare all'esterno. Ma la fonte dell'inquinamento atmosferico non era la città, bensì gli incendi a Sumatra.

La sostenibilità è oggetto di intense discussioni, ma non è facile da implementare. Quale ruolo gioca la città e quale i suoi abitanti? Molto dipende da come ci comportiamo. Scegliamo un'opzione e ne scartiamo un'altra. Per le mie vacanze posso volare alle Maldive o prendere il treno per il Cantone dei Grigioni. Posso navigare in Internet normalmente, oppure guardare video in streaming, consumando molta energia. Una vita sostenibile è possibile solo se ci comportiamo in modo sostenibile. Direi che oltre

il 90% degli obiettivi climatici e di sostenibilità dipendono direttamente dal nostro comportamento. La tecnologia può influenzare solo il 10%.

«Le nuove tecnologie non si sviluppano secondo un andamento «top-down», dall'alto verso il basso, ma piuttosto sono di tipo «bottom-up», cioè dal basso verso l'alto.»

Molte megalopoli sono afflitte da problemi simili, come l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico. Ora la «Smart City» dovrebbe «aggiustare» molte cose. Questo approccio funziona per tutte le città? Ci sono soluzioni che funzionano ovunque e si stanno ancora diffondendo da sole. L'abbiamo visto con la rete GSM. Non è mai stata definita come uno standard mondiale, ma si è diffusa da sola, in modo virale, per così dire. E oggi non si può più farne a meno in nessuna città. Qualcosa di simile sta accadendo con la mobilità. In molte città sorgono contemporaneamente offerte di car sharing, biciclette e scooter elettrici o punti di ricarica. Questi sviluppi non sono control-

lati dalle autorità, ma avviati da società private. Se un sistema funziona, di solito è approvato e poi adottato molto rapidamente da altre città. Questo è esattamente l'effetto virale.

Una delle attuali attività di ricerca dell'FCL è la «responsive city» o città reattiva. Una città che viene continuamente valutata e migliorata attraverso il feedback digitale della sua popolazione. Quanto è vicina questa visione? È difficile da dire. Le possibilità tecniche per questi sistemi esisterebbero già oggi, ma non sono necessariamente utilizzate in questo senso. Le nuove tecnologie non si sviluppano secondo un andamento «top-down», dall'alto verso il basso, ma piuttosto sono di tipo «bottom-up», cioè dal basso verso l'alto. Anche l'Internet di oggi si è evoluto in questo modo. Se, d'altra parte, i governi cercano di costruire sistemi completamente controllati, il progetto fallisce poiché è facile che si tramuti velocemente in sistema di sorveglianza e tracciatura. In altre parole: ogni invenzione tecnica ha i suoi lati negativi. n

Mobilità urbana: controllata in modo intelligente

Le nostre città stanno crescendo, così come il traffico sulle loro strade. Senza una tecnologia di trasporto intelligente, quasi nulla si muoverà in futuro.



Los Angeles, Tokyo o Lucerna hanno un denominatore comune, proprio come le altre città del mondo: durante le ore di punta sono dominate da ingorghi, in particolare il traffico individuale è paralizzato. Questo non solo grava sugli utenti della strada, ma anche sull'ambiente e causa notevoli danni economici. La situazione peggiorerà ulteriormente in futuro a causa della crescita demografica nelle città. Già oggi oltre l'80% della popolazione svizzera vive in aree urbane e la tendenza è in aumento. Questo trend si riscontra ovunque nel mondo: si stima che entro il 2030 circa il 60% della popolazione mondiale vivrà in città. Il fatto che in futuro la città costituisca un ambiente con una buona qualità di vita dipende in modo decisivo dalla mobilità urbana.

Efficienza grazie ai trasporti pubblici

La superficie è un fattore critico in ogni città, può essere estesa solo con l'espansione verso le periferie e la costruzione in altezza. Entrambe le opzioni aumentano la superficie utile, ma non la capacità delle strade già costruite. Al contrario: con l'aumento della popolazione cresce il numero di utenti della strada e quindi degli ingorghi. Gli studiosi del traffico concordano quindi sul fatto che il numero di automobili diminuirà drasticamente. Questo perché le esigenze di spazio di una persona in auto sono da cinque a dieci volte superiori a quelle del trasporto pubblico. «Anche le auto a guida autonoma con sistemi di propulsione rispettosi dell'ambiente non saranno in grado di cambiare questo dato di fatto. Il concetto di city car non funzionerà per motivi di spazio», ne è convinto Arnd Bätzner. Fisico ed economista, membro del consiglio di amministrazione di Mobility, si è affermato come specialista nei mercati nazionali e internazionali della mobilità. Per lui non ci sono dubbi: «L'efficienza della mobilità urbana dipende principalmente dai trasporti pubblici.»

Ma anche il trasporto pubblico ha i suoi problemi. Molti collegamenti durante gli orari di punta sono sovraccarichi e i pendolari sentono in parte violata la propria privacy. «Il trasporto pubblico in Svizzera può sfruttare appieno il suo potenziale di crescita solo se gode di un maggiore consenso», sostiene convinto Arnd Bätzner. Il miglioramento del comfort e una maggiore sicurezza per i mezzi di trasporto e nei punti di cambio ne sono presupposti fondamentali. La mobilità urbana non riguarda solo le nuove tecnologie più efficienti, ma anche fattori psicologici. «Il comfort e la psicologia dei viaggi sono due aree di ricerca sempre più importanti», afferma Arnd Bätzner. Ma come aumentare la capacità e l'accettazione del trasporto pubblico e, allo stesso tempo, ridurre il consumo di risorse? I sistemi di controllo intelligenti dovrebbero costituire la base per tutto questo: «Dobbiamo considerare il percorso per recarci al lavoro o un viaggio come una catena e non pensare in termini di fasi singole. Tutti i mezzi di trasporto sono anelli della catena che si agganciano tra loro», spiega Arnd Bätzner.

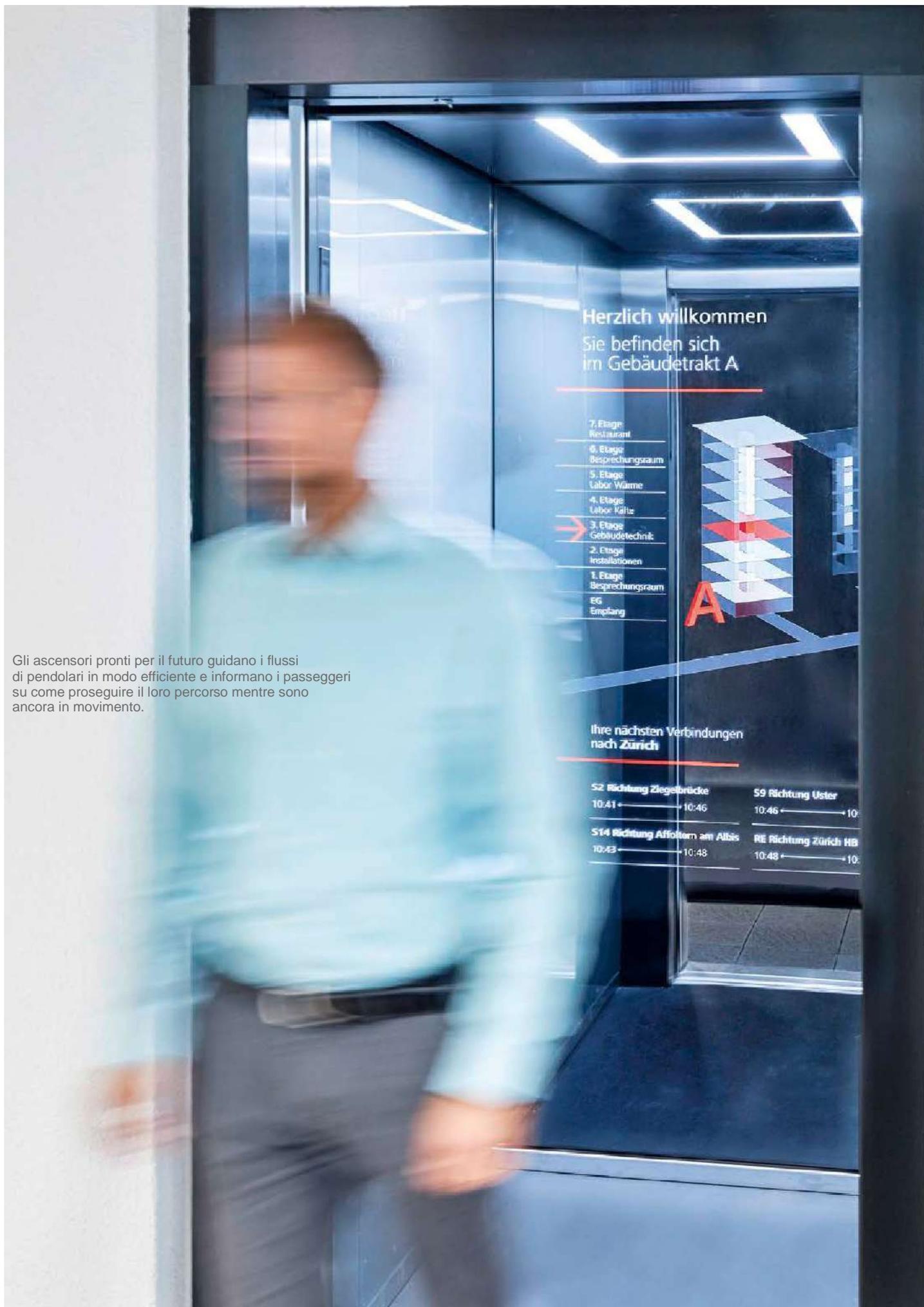
Ciò è reso possibile dall'intelligenza artificiale, che collega in rete e controlla i mezzi di trasporto. I mezzi di trasporto on-demand rispecchiano proprio questo tipo di approccio. In questi casi, un algoritmo determina quali passeggeri possono essere combinati in un carpooling sulla base di percorsi simili. Progetti pilota con questa tecnologia sono già in corso in tutto il mondo. In pratica, questo significa che si può ordinare una navetta tramite lo smartphone. Basta inserire i punti di partenza e di destinazione come pure l'orario di prelievo desiderato: si può anche inserire «immediatamente». Il sistema intelligente di gestione del traffico calcola continuamente il percorso ottimale per tutte le navette. Oltre alla distanza percorsa e al numero di posti liberi, tiene conto anche dell'attuale volume di traffico sulle strade. Chi è disposto ad aspettare un po' più a lungo in modo che il percorso risulti il più breve possibile, viene ricompensato dal sistema con una tariffa più conveniente.

Trasporto pubblico personalizzato

Una navetta su richiesta può essere un autobus, un furgone o anche un'auto. La dimensione è variabile e può essere adattata alla domanda. Il concetto innovativo consente quindi di personalizzare il trasporto pubblico. Combina i vantaggi di un taxi con quelli di un autobus di linea e non segue più orari e percorsi rigidi. A un certo punto, molte di queste navette a richiesta potrebbero essere distribuite capillarmente, soprattutto nelle aree sub-urbane e rurali garantendo il collegamento alle linee di trasporto pubblico principali. In futuro, le navette funzioneranno autonomamente e saranno gestite da una stazione di controllo centrale. Si prevede che siano alimentate da elettricità o idrogeno: questi sistemi di propulsione non producono gas di scarico, possono utilizzare risorse ecologiche e, rispetto ai motori a combustione, sono molto silenziosi. La Posta Svizzera gestisce diversi progetti pilota con i quali l'azienda promuove la mobilità urbana e accelera la maturità per il mercato. Con il progetto «Kolibri» nella regione di Brugg, il gigante giallo gestisce una navetta porta a porta che può essere prenotata tramite app: i passeggeri inseriscono l'orario, il luogo di partenza e la destinazione. Il programma calcola il percorso ideale, raggruppa i passeggeri e propone una delle compagnie di taxi che lavorano con Kolibri.

Con Kolibri, la Posta Svizzera quindi non sta testando nuovi tipi di veicoli o propulsioni, ma piuttosto gli algoritmi che consentono di effettuare un servizio di navette on-demand valutando anche l'accettazione di questo prodotto da parte dei clienti. Secondo la Posta Svizzera, l'esperienza con Kolibri dimostra che «l'approccio on-demand è quasi pronto per il mercato.»

Dal 2016 è in corso un altro progetto della Posta Svizzera: «Smart-Shuttle». Si tratta di due autobus autonomi in servizio su un circuito a Sion di circa tre chilometri di lunghezza e sono a trazione elettrica. Sebbene lo «SmartShuttle» non riesca ancora a funzionare senza



Gli ascensori pronti per il futuro guidano i flussi di pendolari in modo efficiente e informano i passeggeri su come proseguire il loro percorso mentre sono ancora in movimento.



Schindler PORT consente un'efficiente mobilità verticale.

o conducente, quest'ultimo interviene solo in caso di emergenza per frenare. Secondo la Posta, ciò avviene regolarmente, soprattutto perché la nuova tecnologia non reagisce ancora in modo del tutto autonomo a situazioni non pianificate. Tuttavia, la Posta si aspetta molto dall'autobus a guida autonoma e lavora insieme all'EPF di Losanna a una flotta di navette dotate di questa tecnologia. Anche se molti progetti si concentrano sul trasporto pubblico, quello individuale non sarà mai completamente sostituibile. Auto, furgoni e camion continueranno a essere necessari anche in futuro, soprattutto per il trasporto di merci e gli incarichi professionali. «Ma questo traffico può anche essere controllato e ottimizzato in modo intelligente», afferma convinto Arnd Bätzner.

Ascensori controllati in modo intelligente

Ciò che vale per il trasporto pubblico e il traffico individuale vale anche per gli ascensori: la loro capacità dipende molto dall'intelligenza artificiale che in futuro consentirà di coordinare tutti i mezzi di trasporto e di evitare in larga misura la congestione. La mobilità verticale deve quindi assorbire efficacemente i flussi di passeggeri e distribuirli all'interno degli edifici, altrimenti la «catena della mobilità urbana» si interrompe. Il controllo intelligente con Schindler PORT si è già affermato nella tecnologia degli ascensori. Il sistema coordina continuamente tutti gli ascensori di un edificio e calcola in microsecondi come un passeggero può arrivare a destinazione più velocemente. «La PORT Technology assegna a ogni passeggero l'ascensore che raggiunge la sua destinazione nel minor tempo possibile. In questo modo si limitano al massimo i viaggi a vuoto e le fermate intermedie e diventa possibile rendere i piani accessibili solo a determinati gruppi di utenti», spiega Nicolas Häfliger, Head PORT System Schindler Svizzera. E soprattutto: «Il tempo di attesa e di spostamento in ascensore è ridotto al minimo, le persone possono muoversi in modo efficiente in un edificio. Questo è un requisito fondamentale per gli edifici grandi e smart.»

Ma PORT è molto più di un semplice ed efficiente sistema di gestione dell'ascensore: permette un controllo degli accessi sicuro utilizzando una scheda batch. Sul terminale l'utente vede solo i

piani a cui è autorizzato ad accedere. «Possiamo dividere i visitatori in gruppi e, ad esempio, rendere accessibili solo il piano residenziale agli inquilini e solo i piani degli uffici ai lavoratori», spiega Nicolas Häfliger. «Questo valore aggiunto sta diventando sempre più importante: anche in Svizzera gli edifici a destinazione d'uso misto sono in aumento e sono in linea con la tendenza dell'urbanizzazione.»

La mobilità verticale è una componente strategica

L'urbanizzazione richiede la costruzione sia in altezza che in profondità. La mobilità verticale ne costituisce il presupposto. «I nostri ascensori trasportano ogni giorno un miliardo di persone in tutto il mondo», afferma Thomas Werren, responsabile di loEE Business Management presso Schindler. Ascensori efficienti e allo stesso tempo affidabili sono al centro delle città moderne. Il passaggio dalla mobilità orizzontale a quella verticale sta diventando sempre più importante.

«Con Schindler Ahead siamo riusciti a creare una piattaforma digitale, ascensori e scale mobili sono collegati con tutte le parti coinvolte», dice Thomas Werren. Gli impianti diventano così parte dell'«Internet degli oggetti»: Ahead fornisce in tempo reale i dati degli ascensori e delle scale mobili collegati. «Qualsiasi problema può essere identificato ed evitato in una fase iniziale.» Il grande valore aggiunto di tutto questo è l'aumento della disponibilità dei sistemi e delle informazioni in tempo reale sullo stato di salute dell'impianto. Schindler utilizza già questa tecnologia come standard in tutti gli ascensori e le scale mobili: gli impianti esistenti possono essere adattati anche in un secondo tempo.

Ma Schindler Ahead può fare molto di più della diagnosi remota e dell'apprendimento automatico. Gli ascensori diventano piattaforme di comunicazione. Notizie e messaggi importanti possono essere visualizzati all'interno e davanti all'ascensore tramite l'interfaccia esistente. «Il tempo trascorso in ascensore, che non si può evitare, può essere usato in modo sensato e diventa una nuova esperienza. E le informazioni possono essere utilizzate per dirigere i flussi di visitatori», spiega Thomas Werren. «Questo aumenta ulteriormente l'efficienza del traffico in un grande edificio.» n



Vivere in modo sano nella città del futuro

La sostenibilità è il tema dominante nello sviluppo urbano orientato al futuro. Edifici ad alta efficienza energetica, ampi spazi verdi, trasporti pubblici ben funzionanti: ovunque nel mondo si cerca la formula per offrire ai cittadini una vita sana e interessante.

TESTO STEFAN DOPPMANN IMMAGINE ADOBE STOCK / DREAMSTIME / ZVG

MALMÖ, VÄSTRA HAMNEN

Di necessità virtù

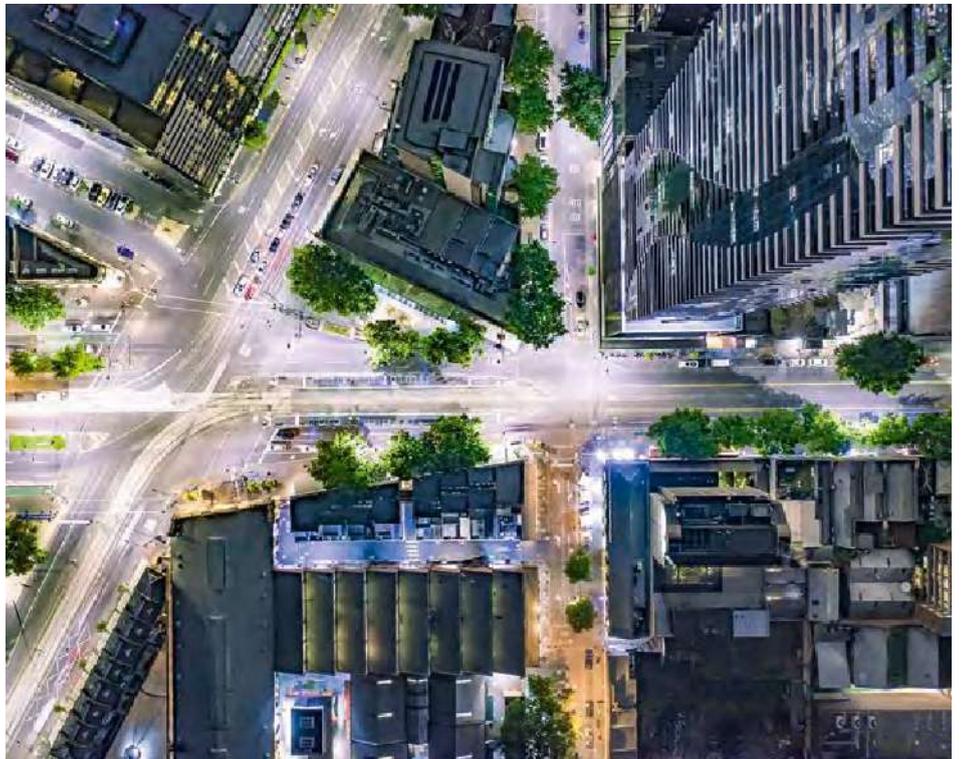
Il declino dell'industria cantieristica negli anni '80 ha fatto di Malmö un relitto industriale, con un tasso di disoccupazione da record. La città ha dovuto reinventarsi completamente. Sui 175 ettari di terreno occupati un tempo dal maggiore costruttore navale della regione è stato edificato il distretto di Västra Hamnen con una concezione completamente sostenibile. L'area presenta un ricco mix di edifici a uso residenziale, lavorativo, educativo e per il tempo libero. Il quartiere è attraversato da aree verdi, corsi d'acqua artificiali, laghetti e fontane. Numerosi ristoranti e caffè attirano il pubblico e strutture come una pista di pattinaggio e aree balneari offrono anche spazio per i giovani. L'approvvigionamento energetico è autosufficiente e si basa sull'utilizzo di energia eolica e solare, nonché biogas e pompe di calore. Le pietre miliari del progetto sono state l'apertura della nuova università nel 1998 e il grattacielo Turning Torso alto 190 metri che è diventato il nuovo simbolo della città. Nel frattempo è stata realizzata una variopinta alternanza di soluzioni architettoniche che crea consapevolmente tensione e varietà con diverse altezze e orientamenti. E non è un caso che molti edifici abbiano giardini pensili. Questa idea ha una lunga tradizione a Malmö ed è già stata implementata con successo nella riqualificazione del quartiere residenziale di Augustenborg, un tempo fatiscente, che è stato oggetto di una forte emigrazione. Da questo progetto è nato persino lo Scandinavian Green Roof Institute, un istituto con l'obiettivo di aumentare le conoscenze sui tetti verdi.



MELBOURNE

Quando lo sviluppo sostenibile diventa esistenziale

Per sette volte di fila, fino al 2017, la rivista britannica "The Economist" ha nominato la metropoli australiana Melbourne la città più vivibile del mondo. Eppure i consiglieri comunali non si sono adagiati sugli allori. Perché anche Melbourne sta lottando con alcune sfide. In passato la città è cresciuta nelle periferie, dove innumerevoli case unifamiliari hanno fatto scempio di prati di alta qualità ecologica e agricola occupandoli massicciamente, azione deplorabile non solo dal punto di vista della natura. Inoltre, il cambiamento climatico minaccia l'esistenza stessa di questi nuovi quartieri con l'aumento delle ondate di calore e le conseguenti forti precipitazioni e incendi boschivi. Per assorbire la crescita futura prevista, la città ha messo a punto una strategia sostenibile. Il piano è di densificare la città in corrispondenza dei nodi della rete di trasporto pubblico. Inoltre, l'espansione della metropolitana ne amplierà la capacità. Anche i percorsi devono essere accorciati, in modo che tutti gli abitanti della città non necessitino di più di 20 minuti a piedi, su due ruote o con i mezzi pubblici per fare i propri acquisti quotidiani essenziali. L'ambizioso piano per Melbourne è quello di ridurre le emissioni di CO2 completamente a zero. A tal fine, anche gli edifici esistenti devono essere ristrutturati. Per affrontare i mesi estivi sempre più caldi, si prevede di piantare numerosi alberi ombrosi in tutta la città, sia sulle piazze che lungo le strade e le rotaie. Melbourne vuole tornare il più rapidamente possibile a essere la prima tra le città in cui vale la pena vivere.





HEILBRONN, NECKARBOGEN

Coinvolgere la popolazione nel processo di pianificazione

Dalla Mostra federale di giardinaggio e architettura del paesaggio tenutasi nel 2019 a Heilbronn, in Germania, sta emergendo un interessante progetto di sviluppo urbano. Per la manifestazione è stato costruito un quartiere modello in una zona industriale desolata ai margini della città. La cittadina modello di Neckarbogen comprende 22 edifici residenziali da cinque a dieci piani per inquilini e proprietari di tutte le età, un dormitorio per studenti e formule abitative integrative per persone con disabilità. Anche l'architettura, i diversi materiali, le facciate verdi e l'edificio in legno più alto della Germania sono variegati. Le più moderne tecnologie edilizie, le stazioni di ricarica per veicoli elettrici e i servizi di bike sharing qui sono scontati. Attraverso interessanti alternative e buoni collegamenti alle piste ciclabili, i progettisti sperano di riuscire a convincere i residenti a rinunciare volontariamente alla propria auto. Nell'ambito della Mostra federale di giardinaggio non sorprende che a Neckarbogen venga dato particolare rilievo al cosiddetto Urban Gardening. Le aiuole rialzate nei cortili e sui tetti puntano in particolare a permettere ai bambini di coltivare i propri fiori, frutta e verdura. Dopo la fine della Mostra federale di giardinaggio dalla cittadina modello nascerà un quartiere. Il numero di residenti passerà da 500 a 3500 entro il 2030. Per la fase finale saranno creati 1000 posti di lavoro a Neckarbogen. La popolazione è stata costantemente coinvolta nel processo di pianificazione fin dall'inizio. Con eventi informativi, workshop e visite guidate, le parti interessate hanno potuto essere sensibilizzate e partecipare alle discussioni.



CURITIBA

La città meglio organizzata del Sud America

L'esempio della città brasiliana di Curitiba nel sud-est del paese dimostra che gli urbanisti hanno già fatto un buon lavoro in passato. Ampi spazi verdi permettono ai quasi due milioni di abitanti della metropoli di respirare a pieni polmoni. Ogni abitante ha a disposizione 50 metri quadrati; il solo orto botanico si estende per 28 ettari. Anche le istituzioni scolastiche godono di un'eccellente reputazione. Qui si trova, tra l'altro, la più antica università federale del Brasile. Curitiba è anche conosciuta per la sua varietà culturale che si esprime con un'architettura ben riuscita, musei e un teatro dell'opera e offre anche un palcoscenico per un festival teatrale. La città è particolarmente orgogliosa del suo sistema di trasporto pubblico, considerato esemplare in tutto il mondo. L'85% degli abitanti utilizza regolarmente i trasporti pubblici e si sposta ad un'unica tariffa verso qualsiasi destinazione. Il sistema è costituito da una sofisticata rete gerarchicamente organizzata di collegamenti in autobus, che da un lato gira intorno alla città e dall'altro collega le diverse aree urbane tra di loro e con il centro. Le cosiddette «fermate a tubo», considerate la peculiarità di Curitiba, consentono l'accesso ai piani alti degli autobus e gestiscono in maniera molto efficiente il cambio dei passeggeri, in modo da ridurre al minimo i tempi di sosta. Non per niente Curitiba è considerata la città meglio organizzata del Sud America.



LIUZHOU

Aria pulita grazie alle facciate verdi

L'aspetto negativo della rapida crescita dell'economia cinese è ben noto. Le emissioni del traffico stradale e le innumerevoli centrali a carbone inquinano l'aria di numerose grandi città. In molti luoghi, lo smaltimento dei rifiuti e il trattamento delle acque reflue sono anch'essi temi irrisolti. In risposta a tutto questo, il governo cinese sta lavorando a diversi progetti di eco-città. Ad esempio, a Liuzhou, una delle città più antiche della Cina nella provincia meridionale del paese, verrà costruito un nuovo quartiere sotto forma di città foresta. Il master plan è stato progettato dall'architetto italiano Stefano Boeri. La sua idea: rendere verdi tutte le aree disponibili. Gli alberi e i cespugli non devono essere piantati solo in giardini, parchi e piazze. Boeri vuole piuttosto dotare di piante anche le facciate delle case fino al tetto. In un'area di circa 175 ettari, cresceranno 40000 alberi e un milione di altre piante che assorbiranno 10000 tonnellate di anidride carbonica e 57 tonnellate di polveri sottili prodotte dalla città. I progettisti sperano anche che la città foresta abbassi la temperatura dell'aria. Questa è la teoria. Gli scettici dubitano che tutti questi effetti si verifichino nella misura desiderata e temono addirittura che, al posto dello smog denso, il problema per i 30000 abitanti potrebbe diventare un clima caldo e umido da foresta pluviale. Gli urbanisti cinesi credono fermamente nel successo di questo progetto. Hanno incaricato Boeri di pianificare una città foresta nella città industriale di Shijiazhuang, che sarà tre volte più grande.

SCHINDLER DIVENTA PARTNER DI «WASSER FÜR WASSER»

Bevendo l'acqua del rubinetto riduciamo il nostro consumo di plastica ed evitiamo trasporti superflui.

Collaborando con «Wasser für Wasser» in ufficio, promuoviamo il consumo di acqua del rubinetto e ci impegniamo a sensibilizzare i nostri collaboratori in merito a questo tema importante. Ogni litro di acqua del rubinetto permette di evitare un viaggio in auto di 3 chilometri riducendo così l'inquinamento ambientale; ogni sorso contribuisce quindi a uno sviluppo positivo. Patrick Hess, CEO di Schindler Svizzera, afferma con soddisfazione: «Spesso diamo per scontata una delle risorse



Il direttore della WfW Joel Dickenmann, il cofondatore Morris Etter con il CEO Schindler Svizzera Patrick Hess e il CEO Schindler Group Thomas Otterli.

più preziose che abbiamo in Svizzera: l'acqua potabile. Grazie alla collaborazione con WfW mi auguro di sensibilizzare i nostri collaboratori su questo argomento. È importante prestare attenzione alla nostra impronta ecologica e non sprecare materie prime.» L'acqua del rubinetto vanta un bilancio ecologico fino a 1000 volte migliore rispetto all'acqua di marca.

Nell'ambito della collaborazione con WfW, tutti i collaboratori riceveranno una bottiglia di acciaio inossidabile. Queste bottiglie consentiranno di consumare l'acqua del rubinetto nella vita lavorativa di tutti i giorni rispettando l'ambiente. Inoltre, d'ora in poi nelle sale riunioni utilizzeremo bicchieri e caraffe in vetro. Insieme a oltre 500 aziende partner, WfW promuove il consumo di acqua del rubinetto, sensibilizza sul valore dell'acqua e integra le donazioni nella vita quotidiana. Ciò consente un accesso sostenibile all'acqua potabile e ai servizi igienico-sanitari di base nelle aree urbane dello Zambia e del Mozambico.

SHOWTIME A COIRA CON PUBBLICITÀ DIGITALE

Il primo Ahead DoorShow commerciale di Schindler in Svizzera si trova all'interno dello shopping center City West. In corrispondenza di quattro fermate, le porte degli ascensori diventano spazi pubblicitari digitali.

Nell'estate del 2018, alla stazione centrale di Zurigo è stato installato il primo DoorShow in Svizzera. Ora Schindler compie il passo successivo. In collaborazione con l'agenzia di marketing pubblicitario APG|SGA, l'ufficio di Coira ha realizzato un DoorShow nel centro commerciale «City West Chur». Dall'estate 2019, potenti videoproiettori a ottica ultra-corta riproducono spot pubblicitari sulle porte



Con il DoorShow, la porta dell'ascensore diventa uno schermo.



esterne degli ascensori di quattro fermate. L'attesa dell'ascensore si trasforma così in una breve visita al cinema.

Il DoorShow crea un innovativo mezzo pubblicitario per immagini in movimento che si integra perfettamente con i formati esistenti. Schindler è responsabile della realizzazione e della manutenzione in loco. Le porte degli ascensori sono rivestite con una pellicola speciale per ottenere una riproduzione ottimale dei colori. Oltre ai proiettori, gli specialisti Schindler hanno installato anche tutte le interfacce necessarie. Il contenuto fornito da APG|SGA corrisponde in tutto e per tutto al materiale visualizzato sui tradizionali display a totem. Quindi non è necessaria alcuna conversione: un grande vantaggio per un marketing efficiente e fluido. Il progetto pilota a Coira permetterà di sondare il potenziale del DoorShow per i messaggi pubblicitari. «City West» offre inoltre una dimensione ideale e un'infrastruttura tecnica ed è facilmente accessibile anche come edificio di riferimento. L'obiettivo dichiarato di Schindler è quello di equipaggiare presto altri edifici con questa tecnologia.

RISALITA SECONDO I CANONI DELLA QUALITÀ SVIZZERA

Due grattacieli sulla Hongqiao Road a Shanghai hanno stabilito nuovi standard. Il modello per grattacieli Schindler 7000 viene utilizzato 79 volte.

L'ex quartiere industriale Xujiahui Center di Shanghai è oggi conosciuto soprattutto come quartiere commerciale e di svago. Grazie a un ambizioso progetto edilizio sulla Hongqiao Road stanno sorgendo nuovi uffici e spazi alberghieri. L'investitore Sun Hung Kai Properties sta costruendo qui due grattacieli, rispettivamente di 70 e 43 piani. La superficie totale è di circa 782.000 metri quadrati. Anche le cifre relative ai sistemi di trasporto sono impressionanti. Schindler fornirà un totale di



I due grattacieli comprendono uffici, hotel e negozi.

84 ascensori. La star indiscussa della fornitura è l'ascensore per grattacieli Schindler S7000. In 71 impianti viene utilizzato con la cabina normale, in otto impianti con la cabina a due piani. A tutto ciò si aggiungono cinque ascensori a media distanza e 133 scale mobili. Il volume totale dell'ordine ammonta a 22,5 milioni di franchi svizzeri. Lo Schindler CLIMB Lift viene utilizzato in quattro trombe per ridurre i tempi di montaggio e garantire il trasporto all'interno della costruzione grezza. Questo sistema rende possibile il trasporto di persone anche mentre si sta lavorando all'interno del vano ascensore.

La grande capacità di trasporto non è utile solo per gli uffici, ma anche per altre due attrazioni previste dal progetto di costruzione: un hotel a cinque stelle che si estende su 15 piani e un centro commerciale di lusso su sette piani. Le fondamenta dei due grattacieli sono state completate nell'estate del 2019 e il progetto è ora nella fase costruttiva. Dopo la sua apertura, si innalzerà sopra la «Magnolia Square» con i suoi 320 metri il complesso diventerà il più alto del centro storico di Shanghai (Puxi).

«TWO MANHATTAN WEST» – LE NOVITÀ A OCCIDENTE

4

«Manhattan West» vuole rendere il paesaggio urbano di New York più vario e più verde.

I progetti dei grattacieli in Asia sembrano voler rubare la scena a New York. Tuttavia nel luogo natale dei grattacieli l'impulso a salire è rimasto intatto. Il West Side di Manhattan si affaccia sulla riva del fiume Hudson, di fronte al New Jersey. Qui, Brookfield Properties insieme al Qatar Investment Authority sta realizzando il progetto «Manhattan West». Cinque nuovi grattacieli e un edificio esistente ristrutturato saranno raggruppati intorno a una piazza centrale di circa 8000 metri quadrati. Le desti-



Con «Manhattan West» la riva dell'Hudson ha un nuovo volto.

nazioni d'uso sono molteplici e comprendono uffici, spazi commerciali e residenziali, un boutique hotel e vari concetti pop-up.

All'ingresso del nuovo piazzale, tra la 9th Avenue e la West 31st Street, è attualmente in costruzione il «Two Manhattan West». Il grattacielo dalla facciata sagomata in vetro dispone di 62 piani e raggiunge un'altezza di 285 metri. Sarà dotato di 33 ascensori Schindler 7000.

Il modello di punta di Schindler, appositamente ottimizzato per l'uso nei grattacieli, trasporta passeggeri a velocità che raggiungono 9 metri al secondo. Oltre ai comandi convenzionali per ascensori, viene utilizzato anche il sistema PORT di Schindler. Ciò consente un migliore utilizzo degli ascensori, tempi di attesa più brevi e un trasporto passeggeri più rapido. Altri quattro ascensori Schindler completano la gamma. Il volume del progetto supera i 42 milioni di franchi svizzeri. Il completamento dell'edificio è previsto per il 2022.

Digitali in tutto e per tutto



Formano una specie di porta d'ingresso alla città: le tre imponenti torri del «Vulcano» di Zurigo Altstetten, alte 80 metri, sono un punto di riferimento estetico al centro dell'ex quartiere industriale e incarnano l'esperienza della vita digitale con conseguenze sinora sconosciute. È qui che si pratica il futuro dell'abitare urbano. E guardate un po': funziona!

TESTO CHRISTOPH ZURFLUH IMMAGINE BEAT BRECHBÜHL

Tutto inizia già dal parcheggio visitatori di fronte all'edificio. Non appena si parcheggia, l'auto viene rilevata dal sensore integrato nell'asfalto e il parchimetro inizia a funzionare. I primi 30 minuti sono gratuiti, poi la sosta è a pagamento. Il sistema non può (ancora) determinare l'identità di chi viene a fare visita. Può invece stabilire se un'auto è rimasta nel parcheggio e per quanto tempo. Il networking online della vita quotidiana si inserisce perfettamente nel mondo completamente digitalizzato del «Vulcano». Con le tre suggestive torri residenziali progettate dal famoso architetto parigino Dominique Perrault, CSA Real Estate Switzerland, un gruppo d'investimento di Credit Suisse Fondazione d'Investimento proprietario dell'edificio, non si limita a definire standard estetici. Nel cuore di Zurigo Altstetten, ha lanciato un concetto esclusivo in Svizzera: l'esperienza residenziale coerentemente digitale. Che non inizia solo con l'arrivo degli inquilini, ma decisamente molto prima: con il marketing.

Il ciclo di vita di un appartamento

I quasi 300 appartamenti del «Vulcano» sono stati venduti esclusivamente per via digitale. Chiunque fosse interessato al «Vertical Living», ovvero alla vita nel grattacielo, ha dovuto innanzitutto scaricare l'app sviluppata appositamente per questo scopo e che ha già vinto un premio. «Qui abbiamo online l'intero ciclo di vita di un appartamento», spiega Erica Martin, responsabile del progetto per Credit Suisse Asset Management. «Inizia con la candidatura, continua con la stipula del contratto di locazione, infine include la comunicazione tra locatario e proprietario, nonché il controllo di tutti i servizi dell'edificio e si conclude con il trasloco.» A questo punto io non ho più accesso alla piattaforma per gli inquilini, che gestisce semplicemente tutto, dalle comunicazioni del «portiere» alla prenotazione del servizio di pulizia o di un trattamento nello Store interno di Nivea. Tuttavia non tutto era completamente digitale. Poiché un tour virtuale degli appartamenti tramite

l'app Vulcano non è proprio l'esperienza emozionale definitiva, nelle immediate vicinanze del cantiere è stato allestito un appartamento campione completamente arredato e funzionale nella linea di design «Vanilla Sky». Di digitale qui c'era solo un effetto visivo: la vista dalle finestre in tutte le direzioni era una proiezione di riprese fatte dai droni: l'illusione perfetta. E la gente arrivava in massa. Sono state effettuate 650 visite che hanno dimostrato soprattutto una cosa: l'interesse per lo «Urban Living» è enorme.



Tutto a portata di dito: con l'app Vulcano vengono gestite le comunicazioni e si controlla la tecnologia.

Al passo con i tempi

Questo da solo non è necessariamente sorprendente, perché lo «Urban Living» è una delle grandi tendenze della nostra epoca. Ma l'ubicazione tra la linea ferroviaria e l'autostrada in un quartiere fino ad allora impopolare ha reso il «Vulcano» un progetto piuttosto audace. È stata una decisione coraggiosa, afferma Karsten Hell, CEO dell'impresa appaltatrice totale Steiner AG. «Vulcano», tuttavia, beneficia di un ambiente dinamico e allo stesso tempo contribuisce ad aumentare l'attrattiva di Zurigo Altstetten, che nel frattempo è diventato un quartiere di tendenza. Il «Vulcano» non ha niente da nascondere, a partire dalla sua architettura. Non potrebbe, anche volendo: le tre eleganti torri nere e alte 80 metri si stagliano con i loro 26 piani contro il cielo suburbano di Zurigo. Sono collegate tra loro con stile

da un'attraente basamento con diversi spazi locati a vari società di servizi, offrendo così qualcosa di simile a uno spazio pubblico. Enormi tettoie di vetro si estendono elegantemente su due aree del cortile, rendendole veramente accoglienti e adatte a una sosta. Tra le torri nel basamento ci sono anche passaggi che conducono alle spalle del «Vulcano». Qui non ci sono solo gli ingressi agli appartamenti, ma anche un'area verde e ludica di 5000 metri quadrati. Questa permeabilità si fonda su uno specifico concetto ed è destinata ad aprirsi a diverse possibilità di utilizzo. ◻



Ristorante, benessere, bellezza: anche gli inquilini beneficiano dell'offerta dell'a-ja Resort.

«Anche per Dominique Perrault il «Vulcano» non è stato un progetto ordinario: ha infatti offerto a lui e alla sua squadra una grande opportunità di contribuire alla metamorfosi di un intero quartiere. Il compito era quello di trasformare una vecchia e poco allettante area industriale in un pulsante centro residenziale e di servizi. Il famoso architetto parigino ha potuto stabilire proprio qui un punto di riferimento cittadino, tra l'altro, anche per decisione di una giuria indipendente in cui era rappresentata persino la città di Zurigo. Evidentemente è stata una buona decisione, perché il «Vulcano» è oggi considerato un progetto faro e un edificio di prestigio al passo con i tempi.

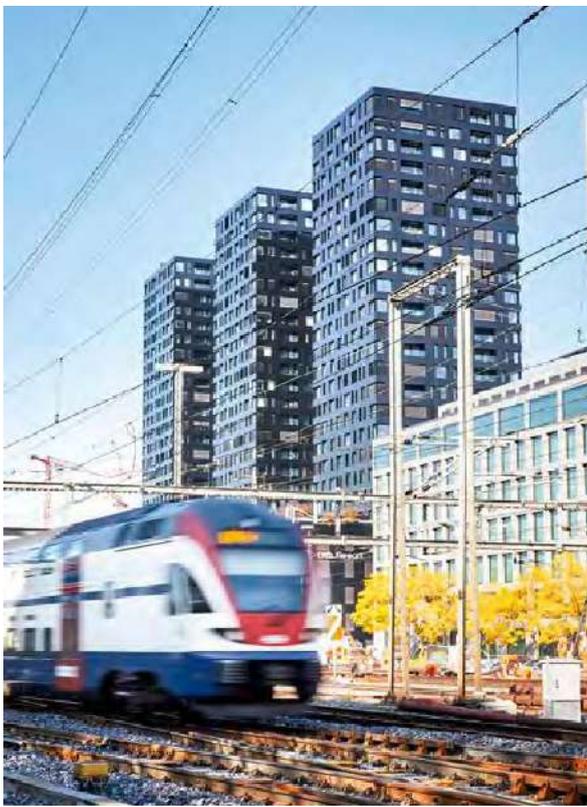
Aperto a tutti: i fornitori di servizi, da Coop all'asilo nido, hanno affittato gli spazi del basamento.



Il complesso di grattacieli è naturalmente anche un fiore all'occhiello per Schindler. «Gli edifici con 27 fermate non sono molto frequenti in Svizzera» dice Walter Munz, responsabile del progetto di Zurigo Altstetten. «Qui abbiamo potuto dimostrare la nostra competenza tecnica nella realizzazione di edifici di altezza elevata.» Due ascensori per torre servono le zone residenziali di 26 piani. Portano gli inquilini, facendo un calcolo puramente matematico, dal piano terra al parterre in soli 40 secondi. I cinque piani dell'hotel sono accessibili con altri sei ascensori. Con un totale di dodici ascensori, i flussi di traffico nel «Vulcano» si possono gestire senza problemi.

Giovani, urbani e amanti della tecnologia

Per quanto spettacolare possa essere, il «Vulcano» non è per tutti. Gli inquilini si rivelano sorprendentemente omogenei: si tratta per lo più di persone giovani, che amano la città, con la passione per il mondo digitale e che qui si sentono a proprio agio. Ciò che li accomuna è la gioia dell'abitare senza complicazioni. Tutto deve funzionare in modo rapido, efficiente e semplice. Chi non ha voglia di arredare casa, può affittare uno dei circa 70 appartamenti business di qualità nella torre centrale, trasferirsi con qualche scatola e le valigie e iniziare ad abitarci: gli appartamenti sono già dotati di tutto.



Una questione di mobilità

Completamente mobile: i collegamenti con i trasporti pubblici e il traffico lento sono i principali temi della vita urbana.

Solo per le famiglie non funziona (per il momento?) davvero. Nonostante l'asilo nido e l'avventuroso parco giochi, finora le famiglie si sono dimostrate indifferenti al «Vulcano»: attualmente non vive una sola famiglia con bambini in nessuna delle torri di 80 metri. Erica Martin non vuole però ammettere che questo potrebbe anche essere dovuto a una questione di prezzi. «Siamo appena più cari di altri appartamenti in città» dice. E sospetta piuttosto che la freddezza dimostrata dalle famiglie sia da attribuire ad altri fattori decisivi, come la lontananza dalle scuole e dagli asili.

Hotel invece di uffici

Ciò nonostante «Vulcano» è certamente una storia di successo, anche se non tutto è filato liscio. Originariamente progettato come edificio per uffici e residenziale, è stato riorganizzato all'ultimo momento. Gli escavatori erano all'opera da molto tempo, i lavori di scavo in pieno svolgimento, quando il costruttore ha deciso di integrare un albergo nei cinque piani del basamento. Oggi qui ha sede l'a-ja City Resort, uno dei più grandi alberghi svizzeri, con le sue 319 camere. Promette «sensazioni da vacanza nel cuore della città». Il fatto che la giovane catena alberghiera della Germania settentrionale sia poco conosciuta in Svizzera è stato solo uno dei criteri di scelta. «È il primo hotel a-ja fuori dalla Germania e il primo in una città che garantisce una certa esclusività» dice Erica Martin «e l'idea era semplicemente convincente.» L'hotel dispone di tutti i comfort (che possono essere utilizzati a prezzo ridotto dai residenti di Vulcano), si concentra su un'alimentazione sana, ospita il primo centro benessere Nivea in Svizzera e non è eccessivamente costoso. Qui la comunicazione avviene naturalmente attraverso l'a-ja-App. n

190 posti auto sotterranei per un hotel con 300 camere e 300 appartamenti? Sono sufficienti! Perché le esigenze di mobilità degli inquilini di Vulcano non si basano su auto private e posti auto sotto casa. I collegamenti con i mezzi pubblici e le auto Mobility fuori dalla porta d'ingresso, un garage per le due ruote con 700 posti e box chiusi a chiave per la ricarica della batteria delle e-bike: questi sono i criteri strategici per la mobilità. Soprattutto tra le persone giovani, urbane e attente all'ambiente. Particolarmente apprezzata è stata la partnership con la società di car-sharing Mobility: un regalo del proprietario a tutti gli inquilini Vulcano.



Direzione cielo: due ascensori Schindler per torre forniscono l'accesso alla zona residenziale su 26 piani.

Schindler: più veloce non si può.



Riduciamo al minimo le nostre tempistiche di intervento.
Così, per esempio, in caso di blocco con persone a
bordo siamo da voi mediamente entro 30 minuti.
A prova di record!

We Elevate



Schindler