

GABRIELE TAGLIAVENTI, ALESSANDRO BUCCI

## LA CITTÀ POST COVID-19. VERSO UN MODELLO DI CITTÀ SANA

**Abstract.** Post Covid-19 Cities will be radically different from the ones we have experienced in the 20th Century. Covid-19 has dramatically questioned the old pattern based upon Mass Public Transit and Skyscrapers. 500,000 citizens have abandoned New York City as a consequence of its high death rate. In New York City people died 3 times more than in the rest of the United States. The same happened in many other metropolis such as Madrid, London, Milan. Cities need to rethink their urban pattern according to the needs of safety and accessibility strongly advocated by citizens. The new Healthy City will be based upon the Garden City pattern with a correct balance between density and safety.

**Keywords.** Health-city, Urban-design, Smart Growth, Density, Public transport.

Nella città di New York, al 21 agosto 2020, i casi di Covid-19 accertati sono 236.000 e i morti 23.600.

Un tasso di mortalità del 10%.

In tutti gli Stati Uniti, alla stessa data, i casi di Covid-19 sono 5,59 milioni e i morti 174.000.

Un tasso di mortalità del 3,2%.

I castelli di Yale

Nella sola città di New York City, dunque, i morti di Covid-19 sono 1/8 di tutti i morti in America.

Una metropoli di soli 8 milioni di abitanti ha 1/8 dei morti di tutti gli Stati Uniti che hanno una popolazione di 330 milioni di abitanti. A New York City il tasso di mortalità da Covid-19 è 3 volte superiore a quello medio di tutti gli Stati Uniti.

Se sottraiamo i morti di New York City ai morti totali americani, ci rendiamo conto come il confronto sia ancora più drammatico. A New York City il tasso di mortalità è del 10%, nel resto degli Stati Uniti scende sotto il 3%.

Se prendiamo come confronto una tipica città dell'America Profonda, Mesa in Arizona, una città costruita sul modello della Garden City e del Suburb anglosassone, vediamo come in una città di 508.000 abitanti i casi di Covid-19 sempre alla data del 21 agosto 2020, siano 13.000 e i morti 250. Quindi un tasso di mortalità del 2%.

Se prendiamo come riferimento una tipica area suburbana come South Bend-Mishawaka, vediamo come, nonostante la presenza di una delle più famose università americane, la Notre Dame University, il numero dei contagi in un'area di 164.800 abitanti sia di 5.804 e i morti 90. Quindi un tasso di mortalità dell' 1,5%.

Stando ai dati ufficiali, gli unici su cui è possibile e ragionevole fare considerazioni, a New York City si muore 5 volte di più che a Mesa, Arizona, a parità di abitanti e 7 volte di più che a South Bend-Mishawaka.



Fig. 1. *New York City, vista aerea: in evidenza il modello insediativo ad alta densità, basato sul tipo edilizio del grattacielo allineato sul fronte strada*



Fig. 2. *Mesa, Arizona: vista aerea: il modello insediativo a bassa densità, basato su isolati tipici della Garden City, con uso di tipi edilizi quali casa unifamiliare, padiglioni.*

Come è possibile?

1. Sicuramente la DENSITÀ. New York City è una delle città più dense del pianeta. Manhattan ha una densità di 250 abitanti per ettaro. L'intera città ha una densità di 190 abitanti per ettaro.

I castelli di Yale

2. L'aspetto principale della densità di New York City è però il fatto che la gente abiti in grattacieli, quindi sia costretta ad abitare piccoli appartamenti sospesi al 20° o 30° piano, accessibili e connessi al pian terreno grazie a pochi ascensori e dipendenti h24 da un sistema di condizionamento dell'aria per sopravvivere. Gli ascensori si sono rivelati "trappole Covid".

Spazi piccoli, confinati, non areati adeguatamente, troppo affollati e non igienizzati proporzionalmente al loro uso intensivo, continuo. I grattacieli, quindi, si sono rivelati trappole Covid-19 al quadrato dato che dipendono sia dagli ascensori sia dai sistemi di riscaldamento e condizionamento dell'aria che sono già tristemente famosi per essere veicolo di pericolose malattie come quella detta "del legionario".

3. Gli abitanti di New York City dipendono per i loro spostamenti dalla rete di trasporto pubblico, la Metropolitana *in primis* che si è rivelata un'altra enorme, terribile, trappola Covid.

Come ha dimostrato ZeroHedge, il servizio di Trasporto Pubblico è responsabile di una grande "differenza razziale" nelle morti per Covid-19. I Neri e gli Hispanici muoiono con un tasso 3 volte superiore a quello dei bianchi anche perché i bianchi non usano il Trasporto Pubblico quanto la popolazione nera o hispanica. ([www.zerohedge.com/geopolitical/studies-show-public-transit-use-largely-responsible-racial-discrepancy-covid-19-death](http://www.zerohedge.com/geopolitical/studies-show-public-transit-use-largely-responsible-racial-discrepancy-covid-19-death)).

Era ovvio, non ci voleva la terribile Pandemia per dimostrarlo, ma è evidente che le reti di Trasporto Pubblico sono veicolo di contagio molto più drammatico dell'automobile, della moto, della bicicletta.

Grattacieli + Densità + Trasporto Pubblico = 3 volte i morti per Covid di tutti gli Stati Uniti.

Grattacieli + Densità + Trasporto Pubblico = tasso di mortalità da Covid-19 prossimo al 10%.

Il risultato devastante di New York City vale e può potenzialmente valere di nuovo in futuro per le altre città ad alta densità e con grandi reti di trasporto pubblico: Milano, Londra, Madrid, Barcellona, Parigi, etc.

Madrid ha 108.000 casi di Covid-19 accertati e 8.546 decessi, con un tasso di mortalità dell' 8%.

Londra ha 39.419 casi di Covid-19 accertati e addirittura 6.885 decessi, un tasso di mortalità superiore al 17%.

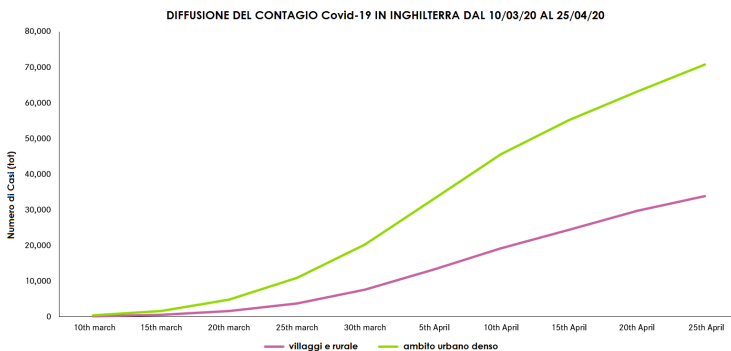


Fig. 3. Sintesi dello studio sulla diffusione del contagio in Inghilterra dal 10/03 al 24/04/2020: ambiente urbano e a bassa densità a confronto (fonte: Public Health England, 2020).

È evidente che il modello insediativo ha un ruolo chiave nella diffusione del contagio, e che pensare a modelli alternativi per le nostre città costituisce una opportunità rilevante o forse un vero e proprio dovere.

Dovrà essere un modello che sposa sia le esigenze di accessibilità sia quelle di sicurezza.

Una vera e propria CITTÀ SANA.

Sicuramente una città con un valore di densità compatibile con livelli minimi di sicurezza e con garanzia di poter fornire i servizi essenziali, una NUOVA CITTÀ GIARDINO.

E qui è importante approfondire il legame tra tipo urbanistico e valori di densità.

## I castelli di Yale

Una città giardino rappresenta sicuramente il modello di città con il più basso valore di densità abitativa ancora capace di funzionare da un punto di vista amministrativo, economico, fornendo servizi e qualità della vita soddisfacenti ai suoi abitanti/contribuenti.

Se esaminiamo i livelli di densità della prima Città Giardino realizzata da Unwin e Parker secondo il programma di Ebenezer Howard – Letchworth in Inghilterra – vediamo come i 32.000 abitanti sono insediati in case unifamiliari o bifamiliari su lotti di 6 metri per 40 su una superficie urbana di 400 ettari.

Dunque, la prima città giardino e il modello originale hanno una densità di 80 abitanti per ettaro.



Fig. 4. *Il modello insediativo di Sidney, Lyons St.*

Se prendiamo in esame il Comune di Bologna, che si estende su una superficie di 14.000 ettari e ha una popolazione di 390.000 abitanti, diventa interessante valutare il suo livello di densità.

Per correttezza è bene valutare il livello di densità alla sola superficie urbanizzata di Bologna, che è circa 9.000 ettari.

Il valore che risulta è comunque di 39 abitanti per ettaro.

Quindi la densità media del territorio urbanizzato di Bologna è la metà della densità di una GARDEN CITY.

Questo è dovuto alla pessima pianificazione urbanistica di Bologna negli ultimi 50 anni che ha portato la città a spalmarsi a macchia d'olio sul territorio dove enormi "casermoni" stile SLAB-URBIA sono circondati da vaste aree di verde incolto.

I "casermoni", stecche e grattacieli, presentano tutte le caratteristiche degli edifici di New York City. Sono tipologicamente simili, solo più piccoli.

I grattacieli di Bologna sono più piccoli di quelli di New York, ma sono tipologicamente grattacieli, o stecche.

E il numero di casi Covid-19 accertati per il distretto Città di Bologna è di 2.727 e i morti 359.

Con un tasso di mortalità analitico del 13%.

Quindi Bologna con 390.000 abitanti ha avuto 359 morti mentre Mesa, Arizona, con 508.000 abitanti 250.

Naturalmente ci sono molti altri fattori che influenzano la diffusione del contagio, ma dobbiamo specificare meglio la correlazione fra tipo urbanistico e contagio da Covid-19, supponendo un così detto "flusso di contagio" analogo per le città.

La Densità è un fattore chiave, ma, ancora più importante, è il tipo di insediamento urbanistico.



Fig. 5. Wuhan, Hubei, Cina.

Una città di 508.000 abitanti insediati in isolati di tipo Garden City con edifici unifamiliari presenta un livello di densità più alto di quello di una città di 390.000 abitanti, ma un numero di decessi inferiore del 40%.

Se facciamo il confronto a parità di abitanti il divario risulta ancora più drammatico: 359 morti su 390.000 abitanti a Bologna e 195 morti su 390.000 abitanti a Mesa, Arizona.

Questo perché gli abitanti della città Garden City, Mesa Arizona, sono prevalentemente insediati in isolati urbani con case unifamiliari.

Gli abitanti di Bologna, invece, sono prevalentemente insediati in condomini, stecche, grattacieli tutti con un ascensore.

Decisivo è il tipo architettonico con il quale è realizzato l'insediamento urbanistico.





Fig. 6. Il metodo di analisi del territorio urbanizzato del Transecto applicato alla città di Bologna: il modello della città giardino (T3), con valori di densità non inferiore agli 80 abitanti per ettaro, caratterizzato dalla presenza di residenza, commercio di vicinato, uffici pubblici, verde pubblico urbano, è quello che si è rivelato avere le maggiori risorse in termini di contenimento del contagio pur continuando a garantire il funzionamento del quartiere.

### La Città Sana

È stato il sindaco di Parigi, Anne Hidalgo, a proporre la “Città dei 15 minuti”.

Una città fatta di tanti quartieri urbani integrati dove si mescolano residenza, lavoro commercio e divertimento. Quartieri dove tutto sia raggiungibili a piedi in 15 minuti.

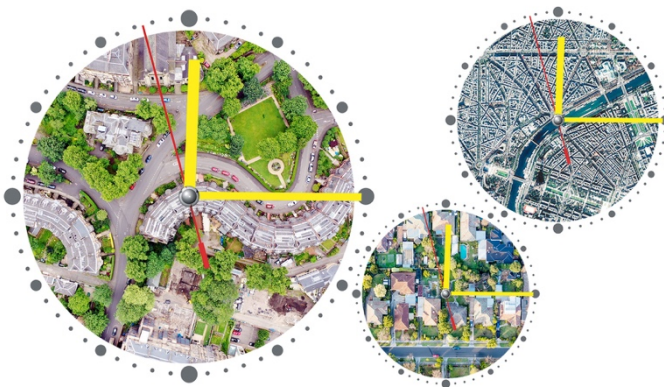


Fig. 7. La “Città dei 15 minuti”  
(© Shutterstock\_Getty\_Aerialviews\_Glasgow-Paris-Melbourne).

È il modello delle *cities within the city* proposto negli anni 1980 da Léon Krier basandosi proprio sull'analisi di tutte le città europee.

Infatti, tutte le città europee, e Parigi in primis, sono state pianificate e costruite secondo il modello dei 15 minuti, circa 800 metri a piedi. Dalle contrade di Siena, che originano la rivalità del Palio, alla Parigi di Haussmann, completamente ristrutturata tra il 1853 e il 1869 in una moderna città fatta di 20 città indipendenti – i 20 Arrondissements –, ciascuna città composta da 4 o 5 quartieri urbani.

È su questo impianto che il sindaco di Parigi propone, oggi, di ridurre la Rete di trasporto Pubblico in favore di un sistema *soft* pedonale e ciclabile.

Un sistema che tende a favorire lo spostamento a piedi e, quindi, l'attività motoria quotidiana.

Un modello valido sempre, ma particolarmente importante in epoca di Coronavirus.

Oltre a rappresentare un modello di Città Sana per via della possibilità di raggiungere a piedi ogni attività indispensabile, la Città dei 15 Minuti permette di avere negozi di vicinato sotto casa e questo si rivela strategico proprio in epoca di Coronavirus perché permette di evitare le code e gli assembramenti dei grandi centri commerciali periferici, basati anche loro sul modello urbanistico obsoleto e pericoloso dello scatolone, capace di concentrare migliaia di persone ogni giorno in uno spazio confinato, chiuso, che, in aggiunta, sopravvive grazie all'uso intensivo di impianti di ventilazione e condizionamento.

Disperdere l'attività del fare la spesa in mille negozi di vicinato e supermercati di quartiere permette di evitare le grosse portate dei flussi di concentrazione negli ipermercati e rende un servizio vitale al piccolo commercio consentendo il mantenimento e la creazione di migliaia di posti di lavoro.

Il telelavoro o lo *smart-working* rende questo modello molto più facile.

Non c'è bisogno oggi di costruire e di mantenere efficienti enormi reti di trasporto pubblico urbano di massa necessarie per spostare centinaia di migliaia di persone ogni giorno. Gli investimenti pubblici possono essere indirizzati verso la rigenerazione delle periferie e la loro trasformazione in eco-quartieri misti.

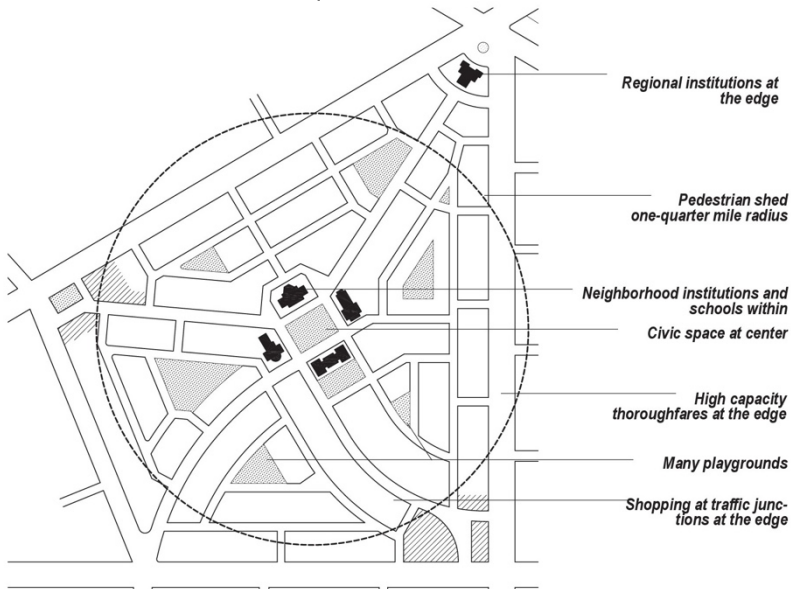


Fig. 8. "Neighborhood Unit", la cellula elementare della città: il modello del quartiere urbano integrato in cui ogni cosa è disponibile in un raggio pedonale di 15 minuti (fonte LEXICON del New Urbanism).

La città dell'era post Covid-19 deve essere ristrutturata secondo una federazione di città dentro la città, eco-quartieri misti dove abitazione e luogo di lavoro o di divertimento siano raggiungibili in 15 minuti.

Questa è oggi la priorità fondamentale della nuova Città Sana.

I castelli di Yale

## SITOGRAFIA

<https://www.zerohedge.com/markets/strangest-downturn-bay-area-rents-collapse-people-flee-suburbs>

<https://www.zerohedge.com/geopolitical/studies-show-public-transit-use-largely-responsible-racial-discrepancy-covid-19-death?fbclid=IwAR3jInR33EQYtb4s9vZJaCRNPbzhQ05F3YHLueOL2Wd5lhfdmXSAeV1mI8>

<https://www.lastampa.it/topnews/primo-piano/2020/04/27/news/il-virus-svuota-le-citta-in-fuga-da-new-york-verso-la-campagna-1.38765943>

[https://www.adnkronos.com/fatti/esteri/2020/05/15/new-york-quasi-mezzo-milione-fuga-dai-quartieri-ricchi\\_3ccdqn3NQMNNKyOSIfuo7H.html](https://www.adnkronos.com/fatti/esteri/2020/05/15/new-york-quasi-mezzo-milione-fuga-dai-quartieri-ricchi_3ccdqn3NQMNNKyOSIfuo7H.html)

<https://www.businessinsider.com/retailers-say-stores-away-from-malls-better-future-2020-6?IR=T>

<https://www.wsj.com/articles/public-transit-use-is-associated-with-higher-coronavirus-death-rates-researchers-find-11593342001>

<https://time.com/5869375/public-transit-coronavirus-covid/>

<https://laboratoriaperti.netsons.org/editoriali-commenti-e-opinioni/la-pandemia-si-sconfigge-sul-territorio-non-negli-ospedali/1674/>