

## **5° Convegno Nazionale della Rete Interdottorato in Urbanistica e Pianificazione Territoriale e Ambientale "Dottorati di ricerca a confronto. La ricerca in Europa e nel Mediterraneo: Metodi e Esperienze"**

Tavolo Tematico di Discussione D

Mobilità: gerarchizzazione della rete e mutamenti delle forme

### **Una rilettura del rapporto strada - edificato: un tentativo di riproposizione metodologica per la riqualificazione degli spazi pubblici urbani**

#### **Introduzione**

Il contributo si propone di indagare in forma sintetica, come primo approccio allo sviluppo di un percorso di ricerca più definito e approfondito, il rapporto tra forma urbana e modelli infrastrutturali in termini di relazione locale tra spazio stradale e intorno edificato.

Lo sviluppo del testo tenterà di indagare trasversalmente attraverso una rilettura critica il rapporto tra strada, bordi e intorno urbano in termini di gerarchizzazione/de-gerarchizzazione delle reti di mobilità con particolare attenzione agli approcci di specializzazione/integrazione che hanno regolato le trasformazioni della città contemporanea. Il paper focalizzerà alcuni nodi di riflessione nel tentativo di definire basi per un approccio metodologico interdisciplinare mirato a individuare soluzioni specifiche per il trattamento degli spazi di prossimità tra strada ed edificato e più in generale per la riqualificazione degli spazi pubblici urbani.

#### **Una rilettura critica**

Come possiamo indagare la relazione tra spazio stradale e intorno edificato affrontando il tema della mobilità e quello della forma urbana in modo interdisciplinare nel tentativo di fissare alcuni indirizzi metodologici per proporre un approccio integrato alla trasformazione e riqualificazione degli spazi pubblici?

Può essere utile alla riflessione che si vuole proporre, richiamare alcuni fenomeni che hanno contraddistinto lo sviluppo della struttura degli spazi urbani (strade e piazze) negli ultimi due secoli intesi come stratificazione di approcci, di modelli, di scelte e di soluzioni formali che attualmente risultano sommatoria di opposte razionalità. Possiamo forse schematizzare, a titolo esemplificativo e finalizzato a individuare connessioni con il tema/temi sopradescritto, tre momenti della trasformazione della città europea contemporanea attraverso i seguenti passaggi:

- La "ville moderne": la costruzione della città borghese attraverso il disegno dei boulevard
- Progettare per le automobili: la specializzazione nella città contemporanea
- Crisi degli spazi urbani: la condizione attuale dello spazio pubblico

## La “ville moderne”

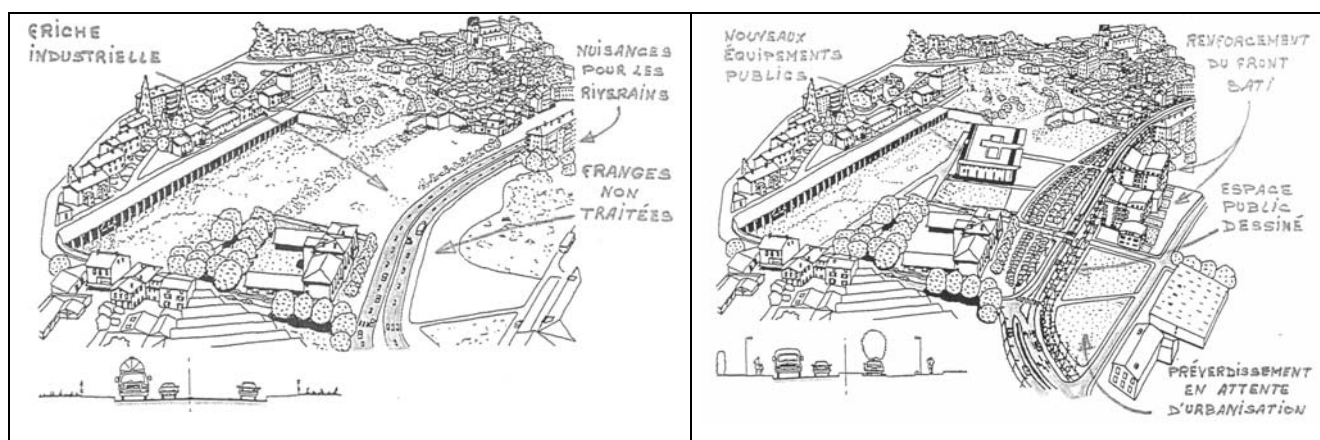
Nei modelli dell’ottocento si costruisce la forma della città attraverso un nuovo rapporto tra strada ed edificio, tra rete della mobilità e morfologia insediativa attraverso la tipologia del boulevard: un sistema complesso di relazioni spaziali/funzionali che si regola e si articola attraverso un disegno urbano strettamente legato alla forma fisica della città. Infatti i caratteri fondativi di questa tipologia partono dalla combinazione – integrazione di aspetti morfologici, funzionali e relazionali ben distinti. Il boulevard è la combinazione di una strada di scorrimento e di una o più strade locali organizzate nel medesimo spazio, integra inoltre un’elevata funzione di transito (di scorrimento, di attraversamento urbano) con un’alta funzione di accessibilità locale (accesso alle funzioni lungo i bordi), ha infine una grande adattabilità in termini di organizzazione dello spazio stradale e di integrazione tra differenti pratiche d’uso dello spazio stesso (maggiore fruizione dei bordi da parte delle utenze deboli rispetto ad altre arterie veloci).

Un aspetto attuale rilevante, in termini di adattabilità in relazione ai concetti di specializzazione/integrazione, è che questa tipologia, originariamente concepita per rispondere a differenti modi di trasporto e di uso del suolo urbano, manifesta potenzialmente un’elevata resistenza alle alterazioni indotte dalle trasformazioni d’uso della città generate dalla mobilità motorizzata diffusa, mostrando comunque una propria particolare capacità di riorganizzazione spaziale e funzionale all’interno di un sistema di mobilità articolato e complesso quale può essere il sistema di relazioni multiscalari (o interscalari) dell’urbanizzazione diffusa, la “città infinita” di oggi. Ne possono essere un valido esempio alcuni casi riportati nel testo di A.B. Jacobs, Macdonald E. e Rofè Y. dal titolo “The boulevard book”.

L’attualità della tipologia del boulevard può essere dunque riconsiderata partendo proprio da una distinzione dimensionale/scalare all’interno di scenari territoriali e infrastrutturali basati su forme di mobilità riorganizzata (intermodalità, potenziamento rete del ferro a scala territoriale e a scala locale, ciclabilità)?

A scala urbana/territoriale il boulevard potrebbe assumere ruolo di direttrice di penetrazione e attraversamento dei sistemi urbanizzati, attrezzata con sistemi differenziati di mobilità collettiva, strutturata attraverso sequenze di approccio relazionale al grado di densità urbana (localizzazione di funzioni attrattive, intensità di pratiche d’uso, caratteri morfologici e ambientali distintivi, ...) che riorganizzi qualitativamente i contesti attraversati, individuando un nuovo sistema di soglie urbane.

A scala locale, il boulevard assume ruolo di integratore di funzioni urbane e, in un’ottica di riduzione delle forme di motorizzazione privata, può essere inteso come nuovo motore di riorganizzazione degli spazi di prossimità tra strada ed edifici, riformulando ad esempio soluzioni per ridisegnare spazi da dedicare al transito e alla sosta dei pedoni/ciclisti sottraendo spazio alle automobili.



Accesso urbano di Saint Chamond. Prima e dopo la riqualificazione della RN 88

Fonte: CERTU (1998), Les Boulevards urbains: des voies qui permettent de reconcilier vie locale et circulation, in Fiche Technique, n° 28

### Progettare per le automobili: la specializzazione nella città contemporanea

La forma delle città contemporanee cambia in funzione alle esigenze di spostamento dei propri abitanti: l'aumento dei tassi di motorizzazione e il modello funzionalista fanno convergere gli approcci per la gestione della mobilità verso la formulazione di principi e scelte di segregazione piuttosto che di integrazione (approcci auto-oriented): infatti la rete stradale per la circolazione assorbe le strutture morfologiche della città comportando altresì maggiore necessità di gerarchizzazione della rete stessa. Le politiche di trasporto sono pensate solo per soddisfare e massimizzare la domanda di circolazione e di parcheggio, vengono infatti largamente implementati schemi di circolazione a senso unico per garantire massima fluidificazione al traffico, sfavorendo così gli altri utenti della strada.

Gli incrementi dimensionali dei profili stradali, in particolare delle carreggiate rendono difficile la riorganizzazione dei bordi sia in termini morfologici (anche in relazione al tema dell'edilizia aperta, della città multilivello, delle slab architectures) che relazionali, generando effetti barriera tra fronti edificati o tra aree urbane contigue (ad es. la realizzazione del sistema di autostrade urbane, l'elevata specializzazione di alcune strade di scorrimento, il concetto di area ambientale di Buchanan).

La critica ad alcuni approcci specializzanti non deve però fare orientare le scelte verso approcci superficiali e sistematici di integrazione. Occorre capire quali soluzioni di segregazione vanno comprese all'interno di approcci di integrazione, in un ottica di maggiore relativismo e flessibilità in termini di interpretazione e costruzione di indirizzi, avanzando ricerche attraverso analisi e azioni interdisciplinari interattive, mirate alla costruzione di strumenti operativi già all'interno dei processi territoriali stessi e non attraverso soluzioni preformulate, eterogenee e modellizzate.

### Crisi degli spazi urbani: la condizione attuale dello spazio pubblico

In questi termini, le trasformazioni sul territorio e sulle città, caratterizzate da processi a volte irreversibili hanno restituito forme frammentarie di sistemi specializzati e fortemente gerarchizzati, ottenendo solo parzialmente e nel breve/medio termine benefici effettivi (pensiamo ancora alla segregazione insita nei modelli auto-oriented). In realtà, gli effetti negativi risultano molteplici, comprendendo simultaneamente una serie di problemi interrelati, che solo attraverso un approccio interdisciplinare possono essere eventualmente affrontati e risolti: drammatico incremento delle sostanze inquinanti, scarsi effetti in termini di risultati per il contenimento della congestione del traffico motorizzato, mancanza di standard di sicurezza apprezzabili, perdita di spazi pubblici urbani fruibili e piacevoli.

### **Conclusioni**

In relazione a quanto scritto, occorre mettere in campo un approccio integrato che tenga conto congiuntamente delle relazioni esistenti tra sistema viabilistico e sistemi urbani/territoriali, orientato a definire azioni analitiche e propositive sviluppate attraverso diversificate ma interconnesse morfologie di intervento: il concetto di infrastruttura dovrà essere intesa sia come elemento longitudinale di collegamento tra flussi di traffico, sia come elemento trasversale-relazionale, caratterizzato da relazioni locali di prossimità e orientato all'integrazione degli utenti della strada, incrementando la qualità e la sicurezza degli spazi pubblici.

Ne sono esempio recente gli approcci metodologici sviluppati dal Laboratorio Nodi e Reti del Dipartimento Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano sotto il coordinamento scientifico di Anna Moretti attraverso numerosi casi di studio affrontati per conto di Pubbliche Amministrazioni, oppure da Stephen Marshall (University College London) nelle formulazioni proposte nel programma di ricerca ARTISTS (Arterial Streets Towards Sustainability) attraverso la reinterpretazione del ruolo delle infrastrutture intese sia come elementi lineari (linear artery) che come elementi costituenti uno spazio stradale di prossimità (discrete cell) che definisce relazioni locali specifiche.

## **Bibliografia**

- Buchanan C. (1963), *Traffic in towns*, Penguin book, London
- Jacobs A. B., Macdonald E., Rofè Y. (2002), *The boulevard book*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts
- Moretti A. (2002), *Le radiali da strade extraurbane a vie urbane: progettare la soglia di Milano*, in *Territorio*, n°21, Franco Angeli, Milano
- Moretti A., Adobati F., Facchinetti M., Jappelli F., Oliveri A., Pucci P. (2004), *Il progetto di strade nel territorio. Guida all'azione locale*, Provincia di Bergamo e Politecnico di Milano, DiAP, Laboratorio Nodi e Reti; Bergamo
- Murrain P. (2002), *Understand urbanism and get off its back*, in *Urban Design International*, n°7, Palgrave Macmillan, London