

# Redistributing Urban Space

---

## Location

---

Milano

---

## Main Expertise

---

Urban Planning, Urban Quality, Urban Space

---

## PROJECT HIGHLIGHTS

---

- Autori: Francesca Arcuri, Federico Parolotto
  - Pubblicato come Ridistribuire lo spazio urbano, in "Architettura del Paesaggio" - Rivista di Aiapp, Edifir, n° 31 semestrale 2/2015
- 

Il tema della redistribuzione dello spazio nella pianificazione urbana tocca molte delle discipline che regolano i processi di pianificazione. Nelle città del mondo occidentale si sta diffondendo un approccio sinergico ai vari aspetti che caratterizzano l'ambiente urbano, un approccio che mira a coordinare gli elementi della sfera della mobilità con quelli tipicamente associati alla pianificazione urbana e paesaggistica.

Il termine stesso di mobilità è arrivato ad abbracciare una nozione più completa dell'atto di spostarsi, che tiene conto di alcune componenti (come quelle ambientali ed esperienziali) che erano per lo più trascurate dall'approccio tradizionale e funzionale alla pianificazione dei trasporti (che invece si basava esclusivamente su valori di tempo e di costo - il cosiddetto costo generalizzato del viaggio).

A tal fine, quindi, il processo di pianificazione della mobilità è arrivato naturalmente a includere considerazioni sull'impatto e sull'interazione con il paesaggio circostante. Uno degli approcci di pianificazione che più evidentemente riflette questa correlazione è quello recente che enfatizza la possibilità di redistribuire tra i vari utenti gli spazi dedicati al trasporto, e in particolare alle automobili, piuttosto che introdurre nuove infrastrutture stradali.

La ricerca di un nuovo e più efficiente equilibrio tra le diverse modalità di trasporto - e i rispettivi flussi - ci permette di rivedere le nostre strategie di bilancio del territorio sia in termini funzionali che geometrici. Il boom automobilistico della seconda metà del XX secolo ha progressivamente intaccato la superficie disponibile, relegando le altre modalità di trasporto a spazi minimi e residuali.



↑ La nuova lettura della connettività urbana che nasce dalla sinergia dei due spazi pubblici e della rete veicolare

L'obiettivo è quello di invertire questa tendenza, restituendo ai pedoni, alle biciclette e al trasporto pubblico in superficie almeno una parte degli spazi che nel corso degli anni sono stati destinati quasi esclusivamente al traffico automobilistico. La rigenerazione di un ambiente urbano di qualità, che dia priorità alla vivibilità e alla sicurezza, è quindi il punto di arrivo di un processo di revisione territoriale. Questo processo parte dalla ridefinizione dei flussi di mobilità urbana e influisce direttamente sulla pianificazione del paesaggio e dell'ambiente pubblico, riportando in vita sistemi spaziali e connettivi a lungo erosi e nascosti dalla presenza dell'automobile.

Per cogliere le potenzialità di un approccio "leggero" alla pianificazione dei trasporti, pensiamo alle parole di Gilles Clément tratte dal suo *Manifeste du Tiers-Paysage*. Clément sottolinea che "la biodiversità non ha scala" e può essere accolta sia in vaste aree che in spazi residuali e frammentari, come quelli che troviamo anche all'interno di contesti urbani consolidati.

Dal più grande al più piccolo, qualsiasi spazio può diventare paesaggio. Acquista infatti valore e dignità non come un prodotto rigido e premeditato della pianificazione, che deve necessariamente integrarsi in un contesto urbano esistente, ma come un elemento autonomo e vitale, capace di assumere una vita propria, sempre diversa e proprio per questo potente. In questo senso, pianificando la mobilità urbana e adattando le infrastrutture esistenti alle sue nuove esigenze, si liberano spazi che vanno da dimensioni molto grandi (quando si eliminano interi tratti stradali) a minuscoli spazi residui (creati attraverso processi di redistribuzione spaziale associati all'ottimizzazione e alla compressione delle aree dedicate al traffico veicolare).

Seguendo il punto di vista di Clément sul paesaggio, è possibile vedere dei parallelismi con la sua nozione di "paesaggio diversificato", che genera sempre sequenze di spazi frammentati. E proprio alla luce dell'idea di Clément, la frammentarietà non comporta alcun limite alle potenzialità della pianificazione paesaggistica. Al contrario, è la visione unitaria di un approccio olistico alla pianificazione, concepito per far sì che quelle porzioni di territorio sottratte allo spazio automobilistico diventino la base per modifiche sistemiche del tessuto urbano.

Tuttavia, in una prospettiva di pianificazione più ampia, è importante notare che la semplice eliminazione della componente automobilistica dall'equazione urbana, oltre a essere altamente improbabile, non garantisce necessariamente la creazione di spazi vivibili e di qualità. Anzi, può produrre l'effetto opposto e portare a una sorta di "fossilizzazione" del paesaggio, riducendolo a un contenitore vuoto e non sfruttato, come è avvenuto per diverse aree pedonali di recente creazione.

Per evitare che ciò accada, è quindi indispensabile gestire correttamente i flussi e la domanda di trasporto. Questo deve essere fatto trasversalmente a tutte le modalità di transito, con l'obiettivo di raggiungere un equilibrio ottimale, in cui sia possibile calibrare l'infrastruttura automobilistica senza influenzare in modo irragionevole le sue dinamiche (che sono, dopo tutto, parte del paesaggio urbano). Allo stesso tempo, il processo dovrebbe favorire l'emergere di una rete connettiva sottile che supporti mezzi di trasporto diversi dalle automobili, primo fra tutti il traffico pedonale. Come la biodiversità è una risorsa primaria di qualsiasi ambiente, anche urbano, è la coesistenza di diversi utenti, funzioni e modalità che porta all'equilibrio, non la supremazia di uno sugli altri.

# Redistributing Urban Space

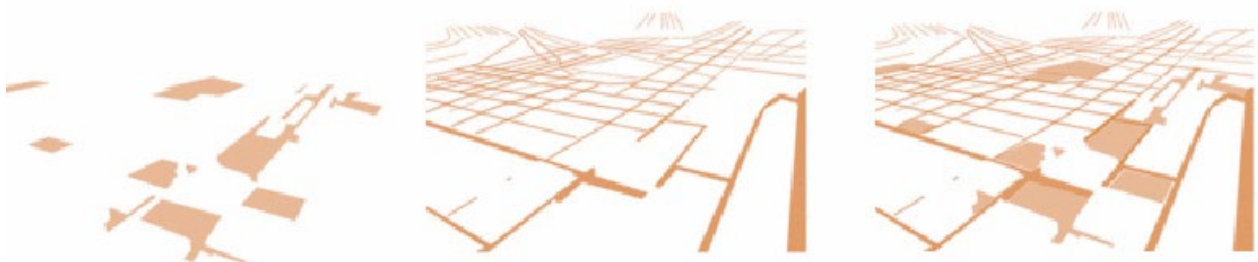
Per citare un esempio, la città di Parigi è da tempo sottoposta a una serie di radicali sforzi di pedonalizzazione, che hanno prodotto sia successi eclatanti che innegabili fallimenti. La piazza pedonale della Défense è un esempio lampante di un enorme spazio concepito come segregato: con 100.000 metri quadrati di verde e quasi il triplo di marciapiedi, è stata progettata per accogliere i movimenti pedonali quotidiani di oltre 180.000 lavoratori e residenti. In realtà, però, viene utilizzato poco e si è trasformato in un'area sterile e inospitale. Ciò non significa che sia sempre impraticabile un'opera di pedonalizzazione urbana che segni chiaramente il confine tra spazi accessibili alle auto e spazi riservati alle persone. Nella parte vecchia della città, un intero settore di 2 chilometri della Rive Gauche, a partire dal Museo d'Orsay, è stato chiuso al traffico nell'ambito di un progetto di riqualificazione che mira a ricollegare i parigini alla Senna (presto sarà chiuso anche un altro tratto, lungo circa 4 chilometri e sulla riva opposta). Da un giorno all'altro, i 30.000 veicoli che abitualmente transitavano su quell'arteria non hanno più potuto farlo, ma non si sono verificati gli ingorghi apocalittici previsti dai critici del progetto.

La ragione di questo successo va ricercata nella natura stessa della domanda di traffico, che non è affatto una variabile fissa, ma dipende dal comportamento degli automobilisti, che sono esseri umani e quindi, per natura, adattabili nei

loro modelli. La malleabilità delle abitudini di trasporto è la chiave che ci permette di pensare agli spazi e alle città in modo nuovo, grazie a quella che viene definita "elasticità della domanda".

Ciò significa, in poche parole, che la domanda risponde attivamente all'offerta di capacità e alla fine si dimostra modulabile, consentendo la riconfigurazione degli spazi urbani e, più in generale, dei paesaggi urbani, al fine di restituire parte di queste aree a un uso più lento e forse più naturale. Volgendo lo sguardo all'Italia, l'introduzione nel 2012 dell'Area C a Milano è un altro chiaro esempio di come i livelli di traffico non debbano necessariamente bloccare i processi di revisione funzionale degli spazi. È importante ricordare che l'iniziativa ha portato a una riduzione del 30% degli ingressi dei veicoli nel centro della città fin dal primo giorno di attuazione, e questi risultati sono rimasti stabili nel lungo periodo. Entrambi i casi dimostrano che la società ha sviluppato una coscienza autonoma rispetto all'uso dei veicoli privati e al loro impatto sull'ambiente.

La modifica di abitudini consolidate attraverso politiche mirate, insieme a un approccio progettuale incentrato sulla revisione funzionale o sulla riduzione dell'uso degli spazi (piuttosto che sul consumo di suolo), sono gli ingredienti per uno sviluppo sostenibile della domanda di mobilità, che rispetti l'ambiente e l'ambiente circostante.



↑ CCD Guadalajara, Messico. Da sinistra: spazi pubblici, rete veicolare e una nuova lettura della connettività urbana che nasce dalla sinergia di questi due elementi.