



(*ibidem*)

Planum Readings

#13
2020/1-2

Scritti di **Filippo Barbera, Irene Bianchi, Paolo Bozzuto, Francesca Ferlicca, Silvia Gugu, Laura Lieto, Giusy Pappalardo, Mario Paris, Gabriele Pasqui, Marco Peverini, Laura Pogliani, Paola Pucci, Andrea Visioli** | fotografie di **Mauro Fontana**
| Libri di **Gastone Ave / Gilda Berruti / Ismael Blanco e Oriol Nel.lo / Catherine Dezio / Adriana Galderisi, Matteo di Venosa, Giuseppe Fera e Scira Menoni / Robert Goodspeed / Setha Low / David Madden e Peter Marcuse / Paolo Pileri e Rossella Moscarelli / Elena Marchigiani e Paola Cigalotto / Luca Velo**

© Copyright 2020
by Planum. The Journal of Urbanism
Supplemento al n. 41, vol. II/2020
ISSN 1723-0993
Registered by the Court of Rome on 04/12/2001
Under the number 514-2001

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

(ibidem) è curato da:
Luca Gaeta (Coordinamento)
Alice Buoli (Relazioni editoriali)
Silvia Gugu (Comunicazione)
Francesco Curci, Marco Milini (Redazione)
Giulia Fini e Cecilia Saibene (*Planum. The Journal of Urbanism*),
con la collaborazione di Carlotta Fioretti

(ibidem) è un progetto ideato da Marco Cremaschi.

Impaginazione: Francesco Curci
Progetto grafico: Nicola Vazzoler
Immagine di copertina:
Bova Marina
Foto di Mauro Fontana 2020 ©

Segnalazioni e proposte di collaborazione si ricevono
all'indirizzo email: planum.ibidem.2017@gmail.com

Editoriale

- 6 *Come dovrebbe essere una città non sessista?*
Laura Lieto

Lecture

- 8 *Segregazione residenziale e innovazione sociale: due lenti attraverso le quali leggere una stessa crisi?*
Andrea Visioli
- 11 *Engaging the Hidden City*
Silvia Gugu
- 13 *Il residenziale è politico*
Marco Peverini
- 16 *Urbanistica e informalità: strumenti per l'azione*
Francesca Ferlicca
- 20 *Gestire il rischio, ripensare i territori: a che punto siamo?*
Irene Bianchi
- 23 *Slowness matters*
Filippo Barbera
- 26 *Attualità e lasciti del Rapporto Buchanan*
Paola Pucci

Prima Colonna

- 29 *Un approccio operativo e tecnicamente pertinente ai paesaggi agrari culturali*
Mario Paris
- 32 *Non ci resta che il piano*
Laura Pogliani
- 35 *Vent'anni dopo:
per un ritorno alla costruzione di scenari*
Paolo Bozzuto
- 39 *Il fiume come spazio e metafora
per ripensare i margini*
Giusy Pappalardo

Storia di copertina

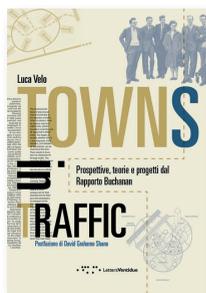
- 42 *The plain sense of things*
Fotografie di Mauro Fontana
Testo di Gabriele Pasqui

Bruno Latour sostiene che la società non esiste come una sostanza, cioè come qualcosa che sia là, stabilmente presente seppur nel variare dei suoi aspetti momentanei. La società esiste per lui come un evento se e quando le persone e le cose socializzano. Da questa linea di pensiero segue, anche se Latour ne tace, che tantomeno lo spazio esiste come una sostanza. Non perché sia impalpabile, ma perché esiste come un evento se e quando le persone e le cose spazializzano, cioè stanno in relazioni spaziali. Da quando il distanziamento sociale è diventato un obbligo, a causa della pandemia, noi assistiamo a forme di socialità rinnovate che coinvolgono persone, cose e reti digitali. Nel senso di Latour, il distanziamento non è meno sociale per la rarefazione dei contatti fisici. Ciò che conta è la socialità, comunque il suo evento si realizzi. Il mutamento sociale determinato dal distanziamento sembra avvenire nella cornice di uno spazio immutato. Le strade, gli alberi, gli edifici, le pareti domestiche, le corsie degli ospedali, i vagoni dei treni sono quelli di prima: conservano le loro posizioni, misure e dimensioni. Tuttavia, c'è motivo di credere che al distanziamento sociale segua un altro modo di spazializzare. I mutati rapporti spaziali tra persone, cose e reti digitali danno luogo a riconfigurazioni di quello che chiamiamo spazio. Queste iniziano – con la riapertura delle attività – dalla disposizione degli arredi e dalla postura dei corpi intimoriti dalla prossimità. Proseguono con modifiche progettuali di arredi e mezzi di trasporto per adeguarli al nostro diverso modo di spazializzare. E se il distanziamento si dovesse protrarre a lungo, noi assisteremmo alla riconfigurazione degli ambienti nelle forme, nelle dimensioni e nelle possibilità di utilizzo. Già le stanze domestiche sono aule per studenti e docenti, uffici per lavoratori smart, luoghi di cura per chi è in quarantena. Gli ambienti esterni andrebbero a loro volta incontro a distanziamenti, diradamenti e ricomposizioni in base alle relazioni spaziali del mondo pandemico. Se anche fosse un esperimento mentale, reso tale dal completo ritorno alla normalità precedente la pandemia, sarebbe utile a rammentare che lo spazio accade come un evento della nostra presenza.

L.G.

Paola Pucci

Attualità e lasciti del Rapporto Buchanan



Luca Velo
Towns in traffic. Prospettive, teorie e progetti dal Rapporto Buchanan
 LetteraVentidue, Siracusa 2019
 pp. 192, € 22

Luca Velo rilegge i contenuti di un testo fondamentale per la cultura tecnica e progettuale in materia di controllo del traffico e progettazione di strade: *Traffic in Towns* di Colin Buchanan.

La finalità del libro è «recuperare lo studio di Buchanan come chiave di lettura per il cambiamento profondo prodotto» (p. 13) sia nelle modalità con cui analizzare le cause che generano il traffico e nel trattare lo stesso non più come ‘epifenomeno’ disgiunto dagli usi del suolo e dalle caratteristiche delle reti di trasporto, sia nell’approccio progettuale proposto che, prendendo le mosse dalla cultura tecnica ingegneristica dell’epoca, la innova.

Come è noto, *Traffic in Towns* nasce come Rapporto redatto da Colin Buchanan nel 1963 su mandato del Ministero dei Trasporti britannico, per affrontare i problemi legati all’incremento esponenziale del traffico veicolare e ai suoi impatti sulle città.

Misurandosi con una cultura progettuale fortemente orientata a trattare i problemi di traffico solo in termini di flussi e di capacità delle strade, la proposta di Buchanan getta le basi per un approccio

integrato all’analisi e alla ricerca di soluzioni per affrontare i problemi di traffico, che Luca Velo mette in evidenza attraverso la ricostruzione attenta sia del contesto disciplinare in cui opera Buchanan, sia del clima culturale e politico in cui nasce il Rapporto, sia dei suoi lasciti.

La ricerca di riferimenti culturali ispiratori dell’approccio proposto da Buchanan, ma anche gli scarti e le differenze rispetto alla cultura dominante, ancorata a una visione idraulica del traffico affrontato unicamente in termini di flussi e capacità delle sezioni stradali, consentono a Velo di far emergere l’originalità del pensiero di Buchanan, ma anche i limiti e le contraddizioni che il suo Rapporto ha ingenerato.

Muovendo dai contenuti di *Mixed Blessing* – un testo che Buchanan pubblicò nel 1958 – Velo introduce i presupposti del pensiero dell’autore e, in particolare, la posizione critica nei confronti degli effetti della motorizzazione di massa sull’uso e sulla qualità degli spazi urbani e sulla mobilità pedonale. Questo riferimento consente di apprezzare il percorso di Buchanan verso la ricerca di soluzioni progettuali in grado di controllare gli impatti dell’automobile nei centri urbani, proponendo un *pedestrian’s environment*, che è il risultato di un’attenta analisi delle diverse componenti di traffico, e del ruolo della strada, nella sua duplice valenza sintetizzabile nella *crude capacity*, cioè la circolazione del traffico, e nella *environmental capacity*, che restituisce gli effetti del traffico sui pedoni.

Per cogliere a pieno il portato del pensiero di Buchanan, Velo ricostruisce sinteticamente i fondamenti teorici e progettuali, i lasciti di esperienze e di politiche in materia di progettazione di strade condotte in Inghilterra dal XIX secolo sino agli anni ’50 del secolo scorso, culminate con l’esperienza del Planning committee of the Mars (Modern architectural research) Group. Velo riconosce nel Mars un punto di svolta nel promuovere una nuova forma urbana in cui le infrastrutture ferroviarie e stradali costituiscono la struttura portante

di un sistema di connessioni in grado di trattare anche la salvaguardia della mobilità ciclo-pedonale, a cui lo stesso Buchanan si ispira.

La progettazione integrata proposta da Buchanan si fonda sulla necessità di massimizzare l'accessibilità veicolare, garantendo buone condizioni ambientali, attraverso soluzioni che si attuano a diverse scale geografiche.

L'approccio transcalare attento alle geografie e alle dimensioni dei centri urbani, determinanti per individuare soluzioni finalizzate alla coesistenza delle auto in ambiente urbano e alla progettazione delle strade, si integra in Buchanan all'attenzione per una gerarchizzazione della rete stradale con cui separare le diverse componenti del traffico e garantire sicurezza, confort, qualità dell'ambiente e libera circolazione pedonale che si concretizzerà nella proposta della *environmental area*.

Per coglierne appieno i contenuti, le analogie e le differenze rispetto a soluzioni coeve, finalizzate a separare le diverse componenti di traffico e salvaguardare la mobilità pedonale, Velo confronta l'*environmental area* di Buchanan con i modelli di controllo del traffico proposti da Alker Tripp e Frederick Gibberd. Ne mostra anche diagrammaticamente l'articolazione e il funzionamento, confrontando la *environmental area* con il *precinct* proposto da Tripp quale diagramma di funzionamento e di controllo dei flussi all'interno di un'area, e con l'*environmental unit* di Gibberd per la definizione di una *open-air room* all'interno di una maglia del tessuto urbano. Questo permette di cogliere come la *environmental area* costituisca la sintesi delle due proposte di Tripp e Gibberd, pur diversificandosi per finalità.

L'*environmental area* esplicita proprio nella dimensione ambientale un aspetto di originalità, restituendo la stretta relazione tra qualità ambientale e libertà nella mobilità pedonale. Dispositivo progettuale e urbanistico, l'*environmental area*, progettata in base a quella che Buchanan definì *environmental capacity*, è dunque costruita a partire dalla valutazione dell'esposizione al rischio da parte del pedone rispetto alle condizioni della strada, ma anche in base alle attività pedonali possibili. I concetti di traffico ammissibile e capacità massima diventano, quindi, criteri guida per la progettazione dell'*environmental area*. Questo consente di cogliere quanto l'*environmental*

area espleti un duplice ruolo, traguardando anche due scale interpretative. Come scrive Velo, «da un lato è la stanza ambientale, l'unità minima (...), dall'altro a una scala più allargata, per certi versi più concettuale, rimanda ad interpretazioni più contemporanee in termini di urbanità e (...) si dirama nel concetto di network, concreto e ideale, tra una stanza e tra un'area e l'altra» (p. 110).

L'influenza che *Traffic in Towns* esercitò sul pensiero progettuale, non solo anglosassone, è evidente, sebbene in alcuni casi i contenuti siano stati fraintesi, come scrisse lo stesso Buchanan (1983, p. 95), riconoscendo che il Report è stato in molti casi visto come un «blue print for the total reconstruction of towns and cities with traffic circulations at different physical levels».

Velo ricostruisce le influenze che il Rapporto Buchanan ebbe, in particolare, sulla cultura tedesca che in un periodo coevo produsse un rapporto sui problemi di traffico, senza peraltro riferirsi esplicitamente al concetto di *environmental area*, ma anche sul dibattito in Italia, dove il rapporto venne pubblicato, tradotto, dieci anni dopo la sua prima edizione. In relazione al contesto culturale italiano, Velo riconosce il ruolo avuto da Giovanni Astengo nel considerare l'importanza del Rapporto Buchanan per il dibattito disciplinare e per ricercare gli strumenti idonei a trattare il tema del traffico, ma al contempo anche la difficoltà nello sperimentare, nella pratica, un approccio integrato e interdisciplinare per trattare i temi legati alla mobilità urbana e al progetto di strada.

La parte conclusiva di *Towns in Traffic* rilegge i contenuti di alcuni progetti che vengono anche ridisegnati da Luca Velo, per dispiegarne pienamente i contenuti e le implicazioni. Questa parte presenta esperienze successive a *Traffic in Towns* in cui alcune soluzioni proposte da Buchanan sono state oggetto di riformulazione, come nel caso del South Hampshire Study (1966) e di Tuen Min a Hong Kong (1971-1988).

Il libro di Luca Velo ha il merito di riportare l'attenzione sui contenuti di un testo fondamentale, letti in una prospettiva storico-culturale che consente di superare una immagine stereotipata del Report Buchanan per riconsiderarne il portato e l'attualità. Efficace è il ridisegno di soluzioni progettuali e schemi distributivi, proposto per analizzare in pro-



fondità e cogliere l'articolazione dei dispositivi spaziali creati da Buchanan e apprezzarne la complessità che va oltre la gestione del traffico veicolare.

Credo, tuttavia, che una descrizione ordinata dei contenuti del rapporto avrebbe giovato, quanto meno ai lettori che si avvicinano per la prima volta a Buchanan e ai temi legati al progetto integrato di strada. Questo anche per cogliere in modo più compiuto le riflessioni originali che Velo propone in riferimento agli impatti del pensiero di Buchanan sulla pratica e sulla cultura del progetto di strade, e su esperienze più recenti volte a promuovere una riprogettazione degli spazi della strada a supporto di forme di mobilità attiva.

Nel leggere il libro di Velo, si dispiega evidente l'attualità della riflessione di Colin Buchanan e la sua legacy anche in riferimento ai numerosi interventi promossi di recente in diverse città per traguardare il modello della *post-car city* e in favore dell'accessibilità di prossimità, con cui si riscrivono i rapporti tra la mobilità ciclo-pedonale e quella veicolare, senza stigmatizzare l'uso dell'automobile.

Questo perché per traguardare obiettivi di sostenibilità e di equità, l'obiettivo da perseguire è garantire il diritto alla mobilità, non tanto attraverso misure restrittive all'uso del mezzo privato, ma piuttosto attraverso politiche integrate «to design cities of such quality and at a suitable scale that people would not need to have a car» (Banister 2008, p. 74).

D'altronde, come scriveva lo stesso Buchanan (1983, p. 98), «I have never claimed more for Traffic in Towns that it was a new look at an old problem, a new set of ideas».

Riferimenti bibliografici

- Banister D. (2008), "The Sustainable Mobility Paradigm", *Transport Policy*, vol. 15, n. 2, pp. 73-80.
Buchanan C. (1983), "An Assessment After 20 Years", *Built Environment*, vol. 9, n. 2, pp. 93-98.