



URBAN & MOBILITY

Maurizio Caroselli (*)

(*) Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura e Società, sede di Piacenza., via Scalabrini 113 29100Piacenza (PC). Tel. 0523-320900, cell. 347-4832482; e-mail m.caroselli@tin.it.

Il movimento è uno dei valori che fondano la modernità e può considerarsi anzitutto un diritto, perché consente l'accesso delle persone ai servizi principali e perché influenza in maniera determinante la qualità delle nostre vite. Da tempo si discute della transizione dal piano urbano come strumento regolatore ad un approccio strategico che delinea scenari di sviluppo spaziale implementabili in patnership pubblico/privato. Questo passaggio chiede di fare ricorso alla valutazione di impatto dei progetti come interfaccia necessaria tra esigenze di fattibilità dell'intervento e obiettivi di lungo periodo della città. In questa logica, gli strumenti di simulazione possono guidare la formulazione iterativa dei grandi progetti di trasformazione del paesaggio urbano, adattando le soluzioni alle dinamiche del dibattito pubblico. La simulazione ambientale permette di studiare la dinamica dei paesaggi urbani, evidenziando su un plastico la ripartizione dei vantaggi e dei costi delle diverse varianti di assetto urbano in relazione alle reti di mobilità ed aumentando il grado di fiducia tra i contraenti, per il conseguimento di una soluzione condivisa attraverso un compromesso informato. La simulazione ambientale consente di integrare la rappresentazione del paesaggio esistente e del cambiamento previsto e di confrontare i punti di vista sulle modificazioni possibili favorendo una partecipazione informata sulle scelte di progetto o di piano.

1. Introduzione

Se il movimento è uno dei valori che fondano la modernità e condizione essenziale di cambiamento e di sviluppo economico, allora essa può considerarsi innanzitutto un diritto, perché consente l'accesso delle persone ai servizi principali e perché influenza in maniera determinante la qualità delle nostre vite.

E' infatti in funzione della possibilità di muoversi che gli individui costruiscono le proprie esistenze e basano le scelte relative al lavoro, agli acquisti, al tempo libero, ed alla salute.

Declinando il tema della rappresentazione al progetto del concept-book per l'analisi della mobilità del trasporto pubblico locale, il proposito di rendere visibile e percepibile i contenuti del lavoro, mediante l'uso di prototipi, resi in forma di tipologia sui temi presi in considerazione, diventerebbero l'aspetto più operativo del lavoro.

"La qualità comincia dal dettaglio"; questa è stata una delle massime scelte a guida del proprio lavoro da un architetto come Mies van der Rohe, questo può rappresentare lo spirito del lavoro con cui si muoverà la progettazione del sistema del trasporto del TPL (trasporto pubblico locale) della città di Piacenza e Provincia.

Una minuziosa progettazione che parte "da dentro" per rivolgersi all'esterno in un processo di creazione dello spazio pubblico, dettato dalle regole dello urban design.

Urban design è comunicare attraverso la progettazione degli elementi che andranno a caratterizzare i molti punti della città e degli spazi rurali dove la riconoscibilità diventa sinonimo di qualità, di presenza, di continuità, in maniera da determinare quel concetto di rete che il sistema dei trasporti deve poter dare a propri fruitori.

Ciò significa per chi vive in città uno sviluppo entusiasmante, che porterà inevitabilmente anche nel traffico locale un miglioramento sostanziale della qualità della vita.

Attraverso il traffico pubblico locale dovrà nascere un microcosmo infrastrutturale che, come un veloce mondo alternativo degli uomini moderni,precorrendo i tempi,li rifornirà di tutto ciò di cui hanno bisogno.

Una moderna ricarica di energia alla portata di tutti. Un relè che colleghi con tutto ciò che i moderni nomadi hanno bisogno: suoni, immagini, contatti, hardware e software comunicativi, persino cibo...



2. La giustizia sociale si realizza con il trasporto pubblico

Si può aggiungere che si realizza anche con il trasporto pubblico.

Burdett studia da tempo quanto la struttura fisica di una città produca benessere sociale o, al contrario, esclusione.

Essendo direttore del progetto Urban Age, Burnett, produce i dati relativi alla differenza tra la città occidentale ancora sufficientemente definita nella sua forma, e le sterminate conurbazioni africane o asiatiche.

Il caso di Londra, dimostra, come un piano per lo sviluppo della città previsto con un incremento di 750.000 persone fino al 2015, possa essere governato con scelte sul territorio in cui è già stato definito uno sviluppo edilizio all'interno della cosiddetta Green Belt.

Senza erodere un solo centimetro quadrato di verde, si edificherà solo su terreni abbandonati - ex aree industriali, vecchi scali ferroviari, depositi di gas e elettrici. E solo dove esiste già un sistema di trasporto pubblico.

E' un fenomeno urbanistico e sociale insieme.

Nascono quartieri che dovrebbero sfruttare la vera forza della città, la forza della reciprocità, come la chiama il Sociologo Richard Sennett, quella che sconfigge "l'estraniamento e il rancore".

La città è nata mescolando funzioni diverse - la casa, il lavoro, la cultura, il divertimento.

Ogni quartiere deve riprodurre questo intreccio.

I quartieri evitano di diventare ghetti se ospitano persone di ceti diversi.

Una parentesi importante è la differenza tra la città che cresce disperdendosi sul territorio e la città compatta, che invece tiene ben presenti i suoi confini.

La prima è la città dell'auto privata con il 75% di emissioni di anidride carbonica.

La città compatta non ha solo meno effetti sul riscaldamento globale.

E' molto meno costosa, perché i trasporti pubblici e tanti altri servizi non sono costretti a rincorrere i brandelli di quartieri sparsi sul territorio.

Il concetto di Ridensificazione, nel caso di Londra l'uso delle auto è diminuito del 20% dal 2001.

E nello stesso periodo è raddoppiato quello dell'uso dei trasporti pubblici su strada.

Il 99,8% dei londinesi che lavora nella city, usa il mezzo di trasporto pubblico, in particolare la metropolitana per spostarsi, ed è gente che un buon profilo economico.

I parcheggi sono stati banditi dal centro, con gli introiti che l'amministrazione pubblica incassa per il pedaggio di ingresso delle auto in centro si realizzano servizi per i nuovi quartieri - ospedali, biblioteche, scuole, e si migliora il servizio del trasporto pubblico.

3. Casi studio

I tempi lunghi dell'assimilazione culturale e tecnica (da Forme nella città /spazi nella metropoli) Roma, Università degli Studi di Roma Sapienza, Facoltà di Ingegneria.

La valutazione dell'impatto morfologico e visivo dei progetti urbani. L'esperienza dei Sim Lab dell'Università di Berkeley.

Laboratorio di Simulazione Urbana e Valutazione dei progetti presso il DIAP.

4. Valutazione dell'impatto morfologico e visivo dei progetti urbani

L'esperienza di Peter Bosselmann del Dipartimento di Urban Design dell'Università di Berkeley, California, in collaborazione con Allan Jacobs, l'ex direttore dell'Ufficio di Piano di San Francisco cui si deve la realizzazione del primo Urban Design Plan per una metropoli mondiale.



A Berkeley esiste anche un laboratorio di Simulazione Ambientale, un centro che da 20 anni simula la dinamica degli ambienti urbani e che è anche un efficacissimo strumento didattico.

Alla XVII triennale di Milano (1988) sulle città del mondo ed il futuro delle metropoli, era stato presentato un lavoro di simulazione di Bosselmann sulla possibile riconfigurazione di Times Square a New York in conseguenza del cambiamento delle norme urbanistiche per il quartiere degli spettacoli.

La proiezione dei fotomontaggi portò ad una tale reazione della cittadinanza che si provvide al drastico ridimensionamento delle volumetrie ammesse, reintroducendo la vecchia normativa.

L'environmental Simulation Laboratory è amministrato dall'Institute of Urban and Regional Development (IURD), uno dei maggiori centri di ricerca statunitensi nel campo dell'analisi socio-economica e della pianificazione dello sviluppo urbano, oggi diretto da Peter Hall.

I centri attingono alla migliore tradizione della cultura urbanistica americana, di cui si è avuta forte eco con la collana diretta da Giancarlo De Carlo, Struttura e forma urbana edita dal Saggiatore.

Questi studi seminali furono sviluppati in collaborazione con Donald Appleyard, il fondatore del Laboratorio di Berkeley.

Appleyard ha utilizzato da subito il laboratorio come strumento di inchiesta sociale, attraverso l'uso artigianale del sapere teorico.

Impiegando materiali semplici – il plastico, il montaggio fotografico e cinematografico – si è cercato di far esprimere ed interpretare al meglio la domanda sociale delle comunità destinatarie del progetto.

Il titolo del libro più noto di Appleyard, *Livable streets*, è la cifra di un manifesto, un modello concreto di progettazione urbana, ecologicamente orientato, con l'uso consueto della valutazione partecipata dei progetti.

Bosselmann ed il Sim Lab sono gli eredi di questo progetto di downtown redevelopment.

5. Alcune questioni di metodologia della pianificazione urbana

Da tempo si discute della transizione di un'urbanistica incentrata sul piano come strumento regolatore ad un approccio strategico che delinea scenari di sviluppo spaziale, implementabili mediante grandi progetti realizzati in paternariato pubblico/privato.

Questo passaggio chiede di fare ricorso alla valutazione di impatto dei progetti come interfaccia necessaria tra esigenze di fattibilità dell'intervento e obiettivi di lungo periodo della città.

Dal punto di vista delle politiche di ricerca, caduta l'ambizione di controllo generale della crescita urbana, la metodologia del progetto urbano è di tipo sperimentale.

Come osserva Herbert Simon, la progettazione dell'ambiente artificiale è molto simile al dipingere ad olio, "in cui gli attuali fini conducono a nuove pennellate e la rappresentazione che muta gradualmente suggerisce nuove mete".

In questa logica, gli strumenti di simulazione possono guidare la formulazione iterativa dei grandi progetti urbani, adattando le soluzioni alle dinamiche del dibattito pubblico.

6. Alcune questioni sulle tecnologie

Nel citare il lavoro del Sim Lab, si evidenzia l'approccio di metodo che ha consentito con un lavoro di bricoleur di ottimizzare tempo e lavoro nel realizzare un plastico dell'agglomerato di Berkeley, usato come basi per riprese cinematografiche, fotografiche, e per video simulazioni.

Questa esperienza deriva dal progetto del plastico, realizzato nel 1939 in occasione dell'esposizione internazionale, rappresentante l'intera città di San Francisco.

Plastico questo che poi fu sempre aggiornato nei successivi progetti di piano.

Sul piano organizzativo, il progetto urbano è anche uno scacchiere di contrattazione tra i diversi partner ed i destinatari.



La possibilità di evidenziare su un plastico la ripartizione dei vantaggi e dei costi delle diverse varianti di assetto aumenta il grado di fiducia tra i contraenti e il conseguimento di una soluzione condivisa attraverso un compromesso informato. Sul piano didattico, la formazione nel campo dell'architettura, della progettazione urbana, può essere migliorata testando proposte alternative.

7. Comunicazione

Facilitare la comunicazione al pubblico, (alla committenza), delle scelte di progetto o di piano (TPL locale), in modo comprensibile ai decisori politici ed alla cittadinanza.

Le proposte di trasformazione sono spesso controverse, rendering e video sono frequentemente volti a persuadere più che ad informare.

Il lavoro di comunicazione deve consentire di integrare la rappresentazione delle condizioni presenti e del cambiamento previsto e di confrontare i punti di vista sulle modificazioni possibili favorendo una partecipazione informata.

8. Una breve storia della pianificazione urbana ad uso del new urbanism ed alcune considerazioni critiche

La radice delle difficoltà, se non del fallimento, della città nordamericana deve essere fatta risalire alla crisi del trasporto pubblico che negli Stati Uniti si manifesta già negli anni che precedono il primo conflitto mondiale, e nel successivo, inesorabile, affermarsi dell'automobile, che ha messo in crisi l'impianto, la forma, la stessa sostanza edilizia della città (come afferma Leon Krier, principale referente europeo del New Urbanism: "il movimento ha preso il sopravvento sui luoghi").

Anche per quanto riguarda il corpo della città esistente, particolarmente per le massicce operazioni di rinnovo urbano degli anni sessanta, che avrebbero dovuto rivitalizzare la città ridisegnandone interi settori, spesso tagliati da grandi autostrade urbane, si è in realtà distrutto un tessuto di relazione minuto e sedimentato.

Inoltre il prolungamento all'esterno del sistema autostradale ha dato vita al fenomeno dei malls commerciali, che ovunque hanno sottratto funzioni vitali ai tessuti urbani e agli stessi sobborghi.

Questa ricostruzione si presta ad alcune considerazioni critiche.

La matrice neotradizionalista, dalla quale il New Urbanism ha preso le mosse, sviluppa una critica del moderno che ne mette in rilievo alcuni limiti, ma che non sembra cogliere la reale complessità del processo storico all'interno del quale esso si colloca.

Weber ha sostenuto che la modernizzazione si è sviluppata nel corso di alcuni secoli in un quadro nel quale la sfera dell'economia aveva acquistato un peso sempre maggiore, e la cultura si era differenziata in una serie di discipline che consentivano di meglio comprendere e governare i processi che caratterizzano la società moderna.

Ma, d'altra parte, come lo stesso Weber sapeva, e come Habermas ha ribadito più di recente , questo processo è ambivalente, nel senso che, se le modificazioni che investono la cultura sono per molti versi un fatto positivo, i saperi sono divenuti sempre più specialistici, sempre più lontani dalla esigenza della vita quotidiana.

Nel campo della progettazione urbana, questa ambivalenza si è manifestata nella messa a punto di strumenti di analisi e di intervento meglio definiti e più incisivi, e, d'altra parte, con l'emergere di gravi problemi, fra i quali la tendenza a governare il territorio in base a norme sempre più astratte e formali, che insieme ai temi della forma e della storia della città ignoravano modi concreti di uso dello spazio fortemente radicati nella cultura degli abitanti.

Ma c'è una direzione di lavoro, che si è sviluppata principalmente negli Stati Uniti, che a questo ordine di problemi presta maggiore attenzione.



Già negli anni sessanta, infatti, Jane Jacobs, (che costituisce un riferimento importante nel New Urbanism), aveva posto in relazione la pratica dello zoning con quella che già Mumford aveva chiamato la "disintegrazione sociale e civica" delle città, ma anche aveva sottolineato l'importanza di alcuni portati della modernizzazione, rifiutando, ad esempio, il modello della città giardino, definito un falso problema, ed invitando gli urbanisti a non considerare lo spazio urbano " in termini semplicistici di antagonismo tra pedone e veicoli".

Questa consapevolezza della complessità del problema informa anche l'opera di Calthorpe, che come si è visto, a fronte di affermazioni come quella di Krier (sul predominio dell'economia nella definizione della forma urbana, e sulla necessità di creare nuclei esterni funzionalmente composti), che si pongono su di un piano molto generale, parte da un'analisi di tendenza riscontrabile sul territorio.

Studi come quelli di Calthorpe, o come quelli svolti in alcune città canadesi, all'interno delle quali sono state condotte approfondite analisi comparative, anche sul piano economico, fra interventi ispirati ai principi del New Urbanism e interventi che ricalcano logiche insediative correnti, aprono ad una nuova fase, più matura, all'interno della quale le nuove tendenze potranno risultare, maggiormente operabili.

Al di là dei falsi problemi, il tema che emerge è allora quello della centralità dello spazio collettivo, ottenuta all'interno di insediamenti ben inseriti nell'ambiente, caratterizzate da unità morfologiche più compatte, funzionalmente composte, nelle quali tutte le forme di monofunzionalità, anche le più collaudate (office parks, centri commerciali) vengono analizzate scorrendo quelle funzioni che più utilmente potrebbero essere collocate nel tessuto.

Le configurazioni spaziali ottenute dovrebbero dare la possibilità a chiunque di raggiungere a piedi alcuni servizi di base, percorrendo, spazi urbani degni di questo nome, così da assicurare sul piano quantitativo e qualitativo quell'esistenzialismo urbano che potrà rappresentare un obiettivo strategico di grande interesse anche per lo sviluppo delle nostre città.

9. Il render inteso come rappresentazione, (disegno) del paesaggio dell'architettura

Le idee attraverso il disegno

Produrre l'architettura significa un grande sforzo creativo, metodologico e organizzativo.

Comunicarla comporta una profonda cognizione delle tecniche di rappresentazione geometriche ed espressive.

In architettura, lo sviluppo del processo di progettazione richiede la conoscenza dei diversi mezzi espressivi per comunicare le idee che comporranno il progetto.

Uno di questi mezzi è il disegno nelle sue varie tecniche.

Questo strumento è sempre stato usato per comunicare le idee, i progetti, le situazioni, i paesaggi, le costruzioni, secondo i diversi bisogni dell'oggetto da rappresentare.

Attraverso i tempi il disegno si è costituito quale testimonianza del pensiero rappresentativo dell'uomo.

Questo progetto vuole essere un contributo alla riqualificazione della disciplina del disegno, in particolare per quanto riguarda la rappresentazione in prospettiva nell'ambito didattico e professionale.

Vuole anche costituirsi quale memoria di-segni, di tecniche, di espressione; vuole essere memoria critica e propositiva nell'incontro tra sistemi tradizionali e nuovi metodi di rappresentazione, (quale quello informatico).

Il progetto potrebbe essere una sorta di catalogo ragionato delle "intersezioni" tra i temi, gli esempi, le tecniche, i codici espressivi.

La volontà è quella di elaborare la rappresentazione teorico-pratica sulla questione del "disegno", e proporre un approccio alla rappresentazione che si colloca in una dimensione documentale, da un lato, rivendicando al tempo stesso i valori pedagogici dell'esperienza della rappresentazione.

Il progetto diviso per grandi tematiche permetterebbe di illustrare i diversi livelli di complessità grafica ed espressiva, passando senza soluzione di continuità dai temi elementari come lo schizzo a mano libera alla grande prospettiva urbana.



Questo servirebbe a far emergere un "percorso" dell'architettura attraverso il segmento della rappresentazione.

Riferimenti bibliografici

- Holzappel H., Traube K., Ulrich O. (1988), Per un traffico tollerabile dal punto di vista ecologico e sociale, Padova, Franco Muzzio & c. editore spa.
Simpson B. J. (1990), Il traffico in città. Centri urbani e trasporto pubblico, Padova, Franco Muzzio & c. editore spa.
Richards B. (1990), Transport in Cities, Londra, Architecture Design and Technology Press.
Cori B. (1992), Traffico urbano e qualità della vita in Italia, Bologna, Patron Editoriale.
Calthorpe P. (1993), The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream, Princeton, Princeton Architectural Press.
Tagliavento G. (2002), New urbanism, Firenze, Alinea.
Belli A. (2004), Urbanistica e mobilità, Milano, Il Sole 24 Ore.
Pericu S. (2006), Disegno Industriale Genova Urban mobility. Strategie, concept e comunicazione, Firenze, Alinea Editrice s.r.l.
Gilberti M. (2008), Master Plan. La trasformazione di una parte di città, Firenze, Alinea Editrice s.r.l.

Ai riferimenti sopra citati, si aggiungono una serie di estratti di materiali in via di elaborazione, estrapolati da seminari e pubblicazioni di cui necessita una ricostruzione bibliografica, questi documenti sono:

- Burdett. Urban Age. Struttura insediativa e mobilità, (la città futura. Il caso di Londra).
- Alicante. Lo strumento di piano del trasporto pubblico urbano.
- Richard Sennett. Sociologia Urbana. (la forza della reciprocità, "l'estraniamento e il rancore")
- Roma, Università degli Studi di Roma Sapienza, Facoltà di Ingegneria.
Seminario dal titolo:
I tempi lunghi dell'assimilazione culturale e tecnica (da Forme nella città /spazi nella metropoli).
- Università di Berkeley. Seminario del DST su la valutazione dell'impatto morfologico e visivo dei progetti urbani. (L'esperienza dei Sim Lab dell'Università di Berkeley).
- Peter Bosselmann. Valutazione dell'impatto morfologico e visivo dei progetti urbani:
l'esperienza del Dipartimento di Urban Design dell'Università di Berkeley, California.
- Appleyard. Livable streets. Un modello concreto di progettazione urbana, ecologicamente orientato, con l'uso della valutazione partecipata dei progetti.