

architettura
urbanistica
paesaggio
beni culturali


DIVERSEcity



CNA
PPC



CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S E c i t y



CNA
PPC

CONSIGLIO NAZIONALE
DEGLI ARCHITETTI
PIANIFICATORI
PAESAGGISTI
E CONSERVATORI

DIVERSEcity

Call for Papers - Biennale Spazio Pubblico 2019 - Roma

CNAPPC

Consiglio Nazionale Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori

Componenti del Consiglio

Giuseppe Cappochin - Presidente

Marco Aimetti

Walter Baricchi

Ilaria Becco

Lilia Cannarella

Massimo Crusi

Alessandra Ferrari

Franco Frison

Rino La Mendola

Paolo Malara

Alessandro Marata

Luisa Mutti

Fabrizio Pistolesi

Arturo Livio Sacchi

Diego Zoppi

A cura di

Alessandro Marata | Dipartimento Ambiente Energia e Sostenibilità - CNAPPC

Rossana Galdini | Dipartimento di Scienze Sociali ed Economiche - Sapienza Università di Roma

Dipartimento Ambiente Energia e Sostenibilità - Coordinatore: Alessandro Marata

Componenti dei Gruppi operativi : Teresa Alvino, Carlotta Cocco, Stefano Meneghini, Daniele Menichini, Carmela Palmieri, Massimo Pedone, Salvo Pitruzzella, Egidio Raimondi, Martino Roatta, Alessandra Siviero, Aurelio Zennaro

Grafica e impaginazione Marta Badiali e Maria Chiara Francavilla

E' vietata la riproduzione, anche parziale, effettuata con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico. Per la legge italiana la fotocopia è lecita solo per uso personale purché non danneggi l'autore. Quindi ogni fotocopia che eviti l'acquisto di un libro è illecita e minaccia la sopravvivenza di un modo di trasmettere la conoscenza. Chi fotocopie un libro, chi mette a disposizione i mezzi per fotocopiare, chi comunque favorisce questa pratica commette un furto e opera ai danni della cultura.

Nel caso in cui fosse stato commesso qualche errore o omissione riguardo ai copyright delle illustrazioni saremo lieti di correggerli nella prossima ristampa.

ISBN 978-88-941296-4-9

Roma - 2019

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

D I V E R S

E - c i t y

/ 2 0 1 9 /

C N A P P C

INDICE

Il progetto della città contemporanea	13
Giuseppe Cappochin	
DIVERSEcity	15
Alessandro Marata	
Green urbanism: strategies for a diverse city	27
Rossana Galdini	

SOSTENIBILITA'

Diversità di antropizzazioni con l'approccio ecologico integrato	41
Stefano Aragona	
Strategia preliminare delle aree interne in Abruzzo	
Il Sistema della Mobilità	51
Teresa Ciambellini	
Tipologie di mobilità a Roma: una cluster analysis	61
Marina Ciampi	
La progettazione dello spazio pubblico in un'ottica di sostenibilità multidimensionale. Una esperienza di co-programmazione partecipata per la rigenerazione territoriale sostenibile nel Lazio.	73
Silvia De Nardis	
La mobilità ciclistica come fattore strategico di sviluppo sostenibile e accessibilità regionale: il caso della Sardegna	85
Elisabetta Anna Di Cesare, B. Scappini, Veronica Zucca, Italo Meloni	
Il Contratto di Fiume, strumento per la rinaturalizzazione della Città contemporanea	97
Sante Foresta	
INSIDE, cartone e nanotecnologie applicate per un'abitazione temporanea e per l'emergenza off grid	109
Anna Garifi	
Mobilità sostenibile in Val Tanaro	121
Antida Gazzola	
Diritto alla città	131
Lucia Krasovec-Lucas, Gioia Gattamorta	
Una città diversa per cittadini uguali	139
Olivia Longo, Ivana Passamani	
Dal Piano di adattamento al clima al progetto degli ecoquartieri parigini. Lo spazio pubblico come infrastruttura ambientale per la mitigazione degli impatti ecologici.	151
Silvia Nigro	
Biblioteca naturale	161
Giovanna Saracino	
Sustainable districts in Freiburg im Breisgau	169
Sara Spanu	

SPAZIO PUBBLICO

Verso nuove intelligenze dello spazio pubblico. Il parco Zari 2.0 a Bovisio Masciago Alessandro Ali, Chiara Nifosi, Luca Tognù	181
Educare allo Spazio Pubblico Per una lezione di Grammatica e Città Chiara Amato, Alessandro De Simone	193
La città e i nodi infrastrutturali: il progetto di rigenerazione degli spazi pubblici del quartiere aeroportuale Roissypole - Charles de Gaulle, Parigi. Arturo Becchetti, Fabrizio Felici, Alessandra Pusceddu	205
PUBLIC SPACES: resources for the city or places of conflict? Teresa Cilona	217
Tagliare alberi in città Valerio Cozzi, Erica Kusterle	229
The role of trees in public spaces in Spanish cities. Past and future. M. Rosario del Caz Enjuto	235
Un passo dopo l'altro: ricostruire lo spazio pubblico Matthew Earle (Kallipolis)	247
Agenda 2030 and its Public Space Target: from Chore to Asset Pietro Garau	257
Valorizzazione dello standard urbanistico a verde pubblico per usi temporanei e marketing territoriale. Proposte e sperimentazioni a partire dall'approccio dei Servizi Ecosistemici Vito Garramone, Elena Gissi, Francesco Musco	267
Per il rilancio del dibattito su spazi comuni e sfera pubblica : appunti da un caso emblematico Annick Magnier	279
Strategie per la qualità del verde in ambito urbano Gaetano Giovanni Daniele Manuele	291
Lo spazio pubblico tra memoria e nuovi paesaggi urbani Umberto Minuta	303
Le città (In)sensibili. Inclusione, accessibilità, percezione ambientale. Letizia Montalbano	313
Spazi verdi accessibili e inclusivi: il progetto Parco Libera Tutti a Certaldo Narrazioni Urbane - Michela Fiaschi, Caterina Fusi, Diego Cariani	325
Spazio pubblico e benessere delle persone: Design di prodotti e servizi per i contesti urbani Andreas Sicklinger, Valentina Gianfrate, Guglielmo Ori	337
Le diversità del tempo nella città di oggi Claudio Zanirato	349

BENI COMUNI

Temporary Village: una città per tutti Erika Alessandrini, Stefano Campanozzi	361
L'antico cimitero di Querceta di Seravezza La comunità si riappropria di un bene comune Enrico Bascherini	371
Un agency per gli anziani Francesca Cubeddu	381

Disegnare per il bene comune: le voci del silenzio Andrea Donelli	393
Mobility, Translocalisation and Transduction: The Resilience of New Urban Commons in the Era of Advanced Technospheres Manfredo Manfredini	403
A piedi nudi in città. A Grosseto, l'esperienza di un laboratorio urbano Michele Manigrasso	415
L'Aquila, frammenti di comunità Ri-costruzione e tras-mutazione sociale: uno sguardo sociologico Anna Maria Paola Toti	427
Tevere bene comune ovvero come ritrovare un rapporto fra il fiume e la città Flavio Trinca	439
RIGENERAZIONE URBANA	
Innovazione e sostenibilità nel progetto di rigenerazione di uno spazio urbano Roberta Angelini	451
Cultural heritage-led initiatives for urban regeneration. Pilot implementation actions in Bologna public spaces Andrea Boeri, Danila Longo, Valentina Gianfrate, Rossella Roversi	463
Rigenerare i beni confiscati al Nord: una sfida multidimensionale nel cuore fragile delle città Luca Bonzanni	475
L'abilità di cambiare le città Valeria Brigliadori	487
Recupero di Forte Aurelia: storia e contemporaneità Bruno Buratti, Fiorenzo Meneghelli	495
Seminare "idee", da spazio diviso a spazio collettivo: il parco urbano del sedime ferroviario a Palagianello. A. Carriero, F. Maiorano, O. Milano, F. Petrera	507
Archeologia urbana e città contemporanea Un'occasione di progetto nel nucleo antico di Napoli Mattia Cocozza	513
Inventare lo spazio pubblico nell'iperdensità. La riqualificazione del sistema degli spazi intermedi del quartiere Libertà di Bari Rossella Ferorelli, Alessandro Cariello, Luigi Falbo, Vitandrea Marzano, Andrea Paone	523
Un palazzo, un vuoto, un Obiettivo. Enrico Maria Ferrari	535
L'accento sulla A - Approcci all'architettura moderna Daniele Longobardi	547
Is the public (space) real (estate)? Filippo Orsini, Luca Salmieri	557
Re-public Space: il progetto di spazio pubblico come chiave di rigenerazione urbana nel quartiere Libertà di Bari Martina Ottaviano	569
Il contemporaneo rigenera l'antico: un progetto per Chieti Alta Luca Petrucci	581
Il recupero del complesso monumentale dei Chiostrì di S. Pietro. Il "non finito" come strategia di rigenerazione Andrea Zamboni	591

RESILIENZA

Da Napoli alla Sanità: un viaggio nel Rione tra migrazione e turismo Antonella Berritto	603
L'insostenibile città del non essere Rocco Converti	615
L'Aquila – Spazio pubblico dinamico per una ricostruzione sostenibile Dunamis Architettura - Stefano Balassone, Lorenzo Cantalini, Giovanna Marchei	627
La Progettazione Urbana come Strumento di Prevenzione del Terrorismo Alessandro Rizzo	639
Lo Spazio Negato Alessia Rossi, Francesco Giancola	651
Sustainable, inclusive and safe cities: reconstructing places after catastrophes Marichela Sepe	661
Dalla SUM alla CLE: strategie di prevenzione del rischio sismico Flavia Sinisi	675

ARTE

Operatività ambientale o 'decoro' dell'urbano? Gli interventi scultorei del 'Plateau' di Kirchberg a Lussemburgo Massimo Bignardi	687
M9, il museo del Novecento tra rigenerazione urbana e nuove tecnologie. Thomas Bisiani	699
Ars tua vita mea Angela D'Agostino, Giovangiuseppe Vannelli	709
La pelle della città: considerazioni, metodi e strumenti degli interventi sul tessuto urbano Marco Fabri	721
Agenda 2030 ART can develop DIVERSEcity? Michele Gortan	731
Public Icons on the Fringe of a Metropolis Street art in a district with strong migration flows Matteo Giuseppe Romanato	743
Big City Life ed Ecomuseo Casilino: due esempi di Participatory Cultural Initiatives nella periferia romana Maria Martina Soricaro	755

Le diversità del tempo nella città di oggi

Claudio Zanirato*

Abstract

The temporal dimension, not the spatial dimension, determine how large cities are constructed: the prevalent unit of measurement is the time required to reach a destination, which means the distance-time binomial prevails over spatial identity. Thus the periphery is both in the center and in the edge of the city and measures the distance from the history to which it corresponds, because it is not only a geometric variable of the distance from a center but the fruit of a spatial detachment between settlements and territory. There is also today a center and a periphery of time.

Parole chiave: infrastrutture, accessibilità, spazio pubblico, tempo, innovazione.

Keywords: infrastructure, accessibility, public space, time, innovation.



Fig.1 Località La Quercia a Marzabotto nella Val di Setta, stretta tra la ferrovia, l'Autosole e la Variante di Vallico, ma senza esserne minimamente interessata.

In passato, l'estensione delle città si configurava con limiti posti dai costi di trasporto, nelle difficoltà di organizzare le attività all'interno del perimetro e nel grado di articolazione delle economie di scala. Di certo la crescita urbana è sempre stata promossa dallo sviluppo dei trasporti, tant'è che oggi appaiono entrambi esauriti, e le città molto grandi sono assai condizionate dal trasporto su ferro.

Se il limite di espansione delle città è diretta conseguenza delle tecnologie dei trasporti del tempo in cui si sviluppano, possiamo allora associare la città murata ai movimenti a piedi e a cavallo, la città stellare ai trasporti ferroviari, la città diffusa alla disponibilità dell'automobile. La *down-town* di una qualsiasi area metropolitana è attualmente occupata per circa 2/3 da strade e parcheggi e rende obbligatorio il ricorso a ferrovie.

La città contemporanea sembra dissolversi nello spazio, crescendo oltre l'apparenza, a dispetto della stabilità demografica da tempo raggiunta come un possibile limite: oltre l'abbattimento di mura fisiche e simboliche, appianate le asperità morfologiche e territoriali, risolti i problemi di comunicazione geografica, si sono resi inservibili i tradizionali parametri di definizione urbana, di pianificazione quantitativa, senza essere sostituiti da altri. Più che altro, per poter definire le reali dimensioni delle città alla luce dei nuovi sistemi di comunicazione, occorre prima definire i nuovi termini di accessibilità urbana, che esulano alquanto dal dato dimensionale fisico essendo più condizionati da fattori temporali.

Di fatto non si "entra" o non si "lascia" più la città, semplicemente ci si "sposta". La tradizione di luogo della forma attribuito alla città, la differenziazione, ha ceduto il passo all'informale, così la città è dappertutto ed in nessun luogo, e come il modello economico che la sostiene non tollera niente di definitivo, per essere sempre in grado di adattarsi ai mutamenti.

Il centro storico, bloccato in condizioni di congelamento, fa sì che la città nuova possa svilupparsi solo ai margini del centro stesso, per cui la città contemporanea subisce un processo di moltiplicazione di centri. Per esempio, il centro degli affari, prima dell'avvento dell'automobile, era spesso costruito vicino a luoghi convenienti ai trasporti per acqua, ove possibile, mentre oggi si concentrano nei CBD, raggiungibili più comodamente per strada e ferrovia.

Allo stesso tempo, anche nell'antico centro urbano continuano ad addensarsi molte richieste di servizi, che la crescita delle periferie residenziali e produttive in modo incontrollato hanno incentivato, producendo l'espulsione dei già pochi residenti residui, sostituiti da una crescente congestione dovuta alla difficoltà di accesso. Con questo anche molte funzioni vanno in periferia seguendo la migrazione dei suoi abitanti, ribaltando la centralità di molte città.



Fig.2 Headquarters della compagnia finanziaria UNIPOL a Bologna, inserito nello svincolo del passante autostradale cittadino di San Vitale, che si impone come nuovo land mark felsineo.

Guardando in una prospettiva storica, ad ogni innovazione nelle comunicazioni ha corrisposto una drastica modificazione dell'organizzazione dello spazio, che ha portato sempre a nuove configurazioni urbane, per cui è da sondare come le nuove vie di intercomunicazione stano rivisitando la città e come possano riconfigurarla. L'insediamento urbano territoriale segue l'impronta del sistema di comunicazione prevalente al momento: l'accumulo di documenti, informazioni e contatti, favoriti dai sistemi telematici, induce all'accumulo di spazi edificati, in maniera non selettiva, oltre i reali bisogni, a dispetto e consumo del territorio.

L'accelerazione provocata dalla rivoluzione telematico-terziaria in corso, promuovendo il telelavoro domiciliare ed il decentramento, induce al contempo al consumo indiscriminato del territorio ed un crescente impulso all'"eremitaggio urbano". Se si pensa solo ai mutamenti del paesaggio urbano indotti dall'ascensore e dalla metropolitana, allora ci si può anche immaginare come la tecnologia elettronica stia alterando il concetto di confine, ed oramai più nessuno possa ritenersi isolato da un ostacolo fisico o da distanze di tempo troppo lunghe, grazie all'interfaccia dei *monitors* e delle reti.

L'ordine simbolico della città viene in quest'ottica impersonato dal modello neo-illuministico della città cablata, riflesso del mondo informatico apparentemente privo di gerarchie, raffigurato come una rete che raggiunge tutti, in forma di intelligenza collettiva.

Se la maggior parte delle connessioni urbane differiscono principalmente nel rapporto città-trasporto, dal momento che l'urbanità collima con la mobilità, è anche vero che l'incontro, l'abitare, non sono l'essenza stessa della città, bensì l'accessibilità umana a cose, persone, informazioni, a cui la forma di trasporto disponibile è a servizio.

Il modello di "città intelligente" che si sta delineando sembra non coincidere per nulla con quello di città delle macrostrutture che si era teorizzato un tempo, ma appare invece molto più vicino a quello di un impianto urbano articolato in molti pezzi piccoli e complessi.

Il dato evidente di questi anni è il consolidarsi dei sistemi di trasporto e comunicazione sempre più via etere e meno via terra, lasciando intravedere una revisione (liberazione?) dell'uso dei suoli, assieme ad una condensazione spaziale. Così, le nuove forme di trasporto e comunicazione tendono a svincolare progressivamente le persone dalla necessità di concentrarsi in spazi limitati, e ciò appare una palese controtendenza alle grandi addensazioni urbane.



Fig.3 Il People Mover di Bologna collega la Stazione Ferroviaria A.V. direttamente con l'Aeroporto G.Marconi, scavalcando letteralmente la città in sopraelevata con un'unica fermata intermedia nell'incompleto nuovo quartiere del Lazzaretto.

Le forme di comunicazione istantanee e globali, riducendo drasticamente l'attrito della distanza, attenuano anche il principio di centralità su cui si fonda principalmente l'ordine urbano. La contrazione del bisogno della vicinanza fisica per accedere, consumare e partecipare, sottrae senso alla città, poiché non è vista più come un palinsesto della razionalizzazione e manifestazione complessiva dei rapporti sociali.

La città postindustriale dell'immateriale dilaga sempre più quanto il mondo dell'informazione si restringe sempre più. I sistemi di comunicazione sono protesi a dilatare lo spazio ed a contrarre i tempi, tendendo all'azzeramento dello spazio in funzione del tempo (reale): unità di luogo ma senza unità di tempo, quindi la città scompare nell'eterogeneità del regime di continua temporalità delle tecnologie digitali.

L'automobile ed il monitor inducono la città ad esplodere spazialmente, soprattutto come connessione caotica di ambienti sintetici, sempre più delimitati e straniati. La comunicazione globale consentita dalla telematica conduce inevitabilmente alla perdita di riferimento ai luoghi ed alle forme dell'architettura, dal momento che il luogo fisico diventa indipendente dalla possibilità di comunicare, che invece aveva originato le città.

Fin dall'antichità, la città si è configurata come un sistema dell'informazione e della comunicazione, con una funzione culturale ed educativa preminente: la cultura era considerata soprattutto conoscenza delle città e i monumenti comunicavano la storia della città e delle civiltà. Invece, la città contemporanea tende a ridursi semplicemente ad un sistema d'informazione e di comunicazione, cessando di essere luogo di protezione, diventando apparato di comunicazione, di dislocazione, di trasmissione. La libertà dalle costrizioni della distanza rende inutile il modello centrato sulle traslazioni materiali, scalzato da un universo d'informazioni.

I collegamenti lineari interurbani e circolari (tangenziali) sono i principali flussi collettivi della città diffusa e telematica, escludendo altri collegamenti se non quelli individuali. La polarizzazione accresciuta di scambi ed attività, temporale e nodale, prefigura una agglomerazione senza addensazione.

F.Choay riconosce nella città consolidata un principio di continuità, di narrazione, di interrelazione tra le scale, frutto della lunga durata di regole e dispositivi di organizzazione spaziale¹. Quello che la città dava in esclusiva come potenziale di incontro, di scambio sociale, di apprendimento e confronto, la piazza insomma, oggi lo danno surrogatamente una antenna parabolica, un terminale telefonico. La contiguità fisica degli insediamenti cittadini, la prossimità

¹ F.Choay, *L'orizzonte posturbano*, Officina, Roma, 1992;

massiva che la storia del popolamento dello spazio e dell'occupazione dei territori ci ha consegnato è oggi in aperto conflitto con le nuove proprietà delle telecomunicazioni.

Il concetto di prossimità su cui si fondavano le città oggi no si basa più sul concetto di distanza fisica, bensì su quello di accessibilità, visto come fattore localizzativo che agisce nel tempo piuttosto che nello spazio, sullo sviluppo delle polarità che vanno ad organizzare i nuovi sistemi insediativi che si sovrappongono alle tradizionali polarità: la prossimità ai nodi della rete quindi come principali fattori strategici delle trasformazioni.



Fig.4 Passante autostradale dell'A1 della piana fiorentina dove è escluso ogni rapporto visivo diretto con gli insediamenti abitati, diventando così solo virtuale.

Il successo dell'automobile ha affermato il modello suburbano a bassa densità, tanto da mettere in crisi i sistemi di trasporto pubblici, che invece si strutturavano sulle elevate densità residenziali degli impianti radiali, capaci di garantire alte redditività dei trasporti. Il che è l'epilogo di quanto la ferrovia, seguita dall'industrializzazione, ha promosso solcando le campagne imperterrita, disconoscendo e lacerando i delicati rapporti, come primo fattore di rottura della città e della continuità territoriale, di un equilibrio ambientale consolidato.

Oggi è possibile anche identificare il corpo della città distinto dal flusso di persone che all'alba vi entrano in maggioranza per lavorare, dal suburbio che invece si spopola allo stesso tempo. Nella parte centrale della giornata (feriale) si assiste a migrazioni quotidiane, collegate alla

erogazione/prestazione di servizi accentrati, in cui i rapporti interpersonali sono caratterizzati da provvisorietà e saltuarietà, dove gli individui risentono dello sradicamento forzato dalle aree di provenienza, sotto-dotate e per lo più marginali. E questo avviene così intensamente grazie alla capillare diffusione dell'auto, la quale ha però l'effetto controproducente di essere una grande consumatrice di spazio, inducendo a potenziare di continuo la rete stradale ed a realizzare sempre più parcheggi. E se l'uso generalizzato del trasporto individuale è fonte di congestione è anche vero che favorisce la diffusione degli alloggi e dei servizi attorno alla città, causa ed affetto della metropolizzazione e della meccanizzazione, moltiplicando costantemente i movimenti pendolari quotidiani.

La grande città si costruisce in funzione della dimensione temporale e non di quella spaziale: l'unità di misura prevalente è il tempo necessario per raggiungere un luogo, il binomio distanza-tempo prevale sulla identità spaziale.

L'a-centramento della città diffusa ha messo in crisi per prima la centralità dell'urbs, generando una ridefinizione delle centralità interne, spesso ridimensionate, da cui derivano i fenomeni di periferizzazione del centro. In pratica, la disseminazione delle attività comporta una parziale diluizione, all'interno dello spazio urbano, della marcata contrapposizione conosciuta tra centro e periferia. Così la periferia è sia al centro che nel margine della città e misura la distanza dalla storia cui corrisponde, perché non è solo una variabile geometrica della distanza da un centro ma il frutto di uno scollamento spaziale tra insediamenti e territorio. Esiste oggi anche un centro ed una periferia del tempo.

L'informazione è più che altro la materia prima manipolata dalla società postindustriale, e come tale risulta una capacità simbolica, immateriale, che si sostituisce alla centralità delle attività manuali proprie della città industriale, e questo passaggio riconfigura materialmente le città. Pertanto, le individualità locali come i caratteri urbani tendono ad essere appianate a favore di una visione del territorio come supporto di sistemi funzionali, come energia da consumare, spazio dello scambio e consumo generalizzato, in cui si esaspera la mobilità, lo spaesamento, l'isolamento sociale del cittadino consumatore trasformato in concorrente, continuamente errante e non localizzato in sito.

La parcellizzazione del territorio causata dagli insediamenti diffusivi a bassa densità che ha notevolmente esteso il suolo urbanizzato, implica allo stesso modo una polverizzazione dei sistemi di servizio che, assieme ad una forte specializzazione e differenziazione delle parti, incentivano ulteriormente tutti i sistemi di comunicazione. La contiguità con il centro rimane pur

sempre un fattore competitivo con i trasporti, per cui attorno al centro si andranno ancora a concentrare una serie di attività per le quali il trasporto rimane una fattore cruciale, come pure tenderanno a risiedervi persone con una più alta valutazione del loro tempo. Ne deriva che la facilità di accesso e la velocità di trasporto condizionano ancora gli insediamenti e solo un loro attento governo è in grado di attivare un efficace policentrismo.

La crescente dilatazione dello spazio urbano, del quale è certo anche conseguenza della necessità di suolo libero richiesto dalla circolazione e sosta veicolare, che caratterizza la recente dinamica sociale, impedisce soprattutto di formalizzare compiutamente l'essenza di questo spazio, protagonista suo malgrado, che rimane semplice vuoto, nient'altro.

Nella città contemporanea è fondamentale uno studio attento degli elementi di mobilità e del rapporto tra questi e gli elementi fissi, per fare acquisire una valenza formale al movimento.

Così l'andamento funzionale delle reti di trasporto si trasmette immediatamente alla conformazione dell'impianto urbano che si va a generare sul tessuto, tramite la logica delle minime distanze, diventando logiche di forma. Ed oramai le distanze che si percorrono tornano ad essere stimate in unità di tempo e non già con dati metrici, fisici. Ne deriva che il tempo di trasporto tende ad essere sempre più un tempo di risulta da minimizzare, ed a cui fare corrispondere una infrastruttura a parte rispetto alla città, e sempre meno un tempo intrecciato con le attività quotidiane reciprocamente interagenti.



Fig.5 Stazione A.V. Mediopadana di S.Calatrava a Reggio Emilia, accostata al tracciato allargato dell'Autostrada del Sole.

Oggi si sta quindi diffondendo la consapevolezza che la nuova mobilità richiede anche un approccio diverso alla città e alla sua progettazione, dato che l'infrastruttura elettrica contribuisce alla (ri)definizione dello spazio urbano. La mobilità nuova elettrica, oltre che connessa, condivisa, multi-modale, è infatti parte delle nuove città che si stanno costruendo. Bisogna contribuire tutti a modellare un nuovo "ecosistema" urbano, pensando che i veicoli di un imminente futuro potranno fornire una moltitudine di servizi *on-demand*, su richiesta del cliente, con una serie di benefici: riduzione del traffico, maggiore velocità delle consegne, miglioramento della qualità dell'aria. Per questo motivo, le città devono cambiare approccio e farsi aiutare dalla tecnologia per capire dove e come intervenire, puntando ad avere come obiettivo primario la restituzione dello spazio concesso alle strade, progettate per le automobili, riconsegnate ai cittadini ed ai loro bisogni allargati.

Stiamo conquistando infatti, con tappe sempre più veloci, una rivoluzione epocale su tutto il sistema della mobilità territoriale delle persone e delle cose. L'abbandono oramai certo dei sistemi di propulsione basati su combustibili fossili, a favore di energie rinnovabili, renderà non più "inquinante" la viabilità, la renderà quasi silenziosa e discreta, compatibile con l'ambiente da cui spesso è stata segregata con l'automobile. L'impiego dei droni terrestri ed aerei per il recapito minuto di posta e pacchi (nell'ultimo miglio) sgraverà di molto il traffico a terra, sempre più congestionato dall'*e-commerce*, e potrà essere interfacciato con la guida automatica dei veicoli privati (impiegati anche per l'auto-recapito). I veicoli alimentati con energie rinnovabili, probabilmente solo elettrici, avranno bisogno di soste di "ricarica" con modalità e tempistiche diverse ma comunque brevi ed istantanee ed andrà pertanto a riconfigurare il sistema dei servizi stradali. Queste tradizionali aree tecniche, disseminate in maniera capillare sul territorio, potranno diventare degli hub in cui svolgere in maniera capillare l'interscambio tra lo smistamento con veicoli pesanti ed il recapito finale con droni o veicoli privati a guida automatica come "fattorini". In questo scenario, le stazioni di servizio urbane e diffuse nel territorio esteso, diventeranno più simili a degli interporti, scambiatori a servizio non solo dei viaggiatori ma anche e soprattutto a porzioni di aree edificate, piccole città, andando a costituire un sistema di "celle" di pertinenza per la nuova logistica. La guida automatica, infine, consentirà di ottimizzare l'approccio ed il parcheggio dei veicoli in maniera programmata e limitando l'occupazione del suolo in grandi piazzali, consentendo forse più spazio per una immersione "verde".

Le future generazioni di auto e di mezzi commerciali a guida autonoma sicuramente rafforzeranno l'utilizzo di veicoli innovativi per le consegne a domicilio di varie tipologie di merci,

con l'obiettivo di rendere sempre più socialmente apprezzabile l'impatto delle auto a guida autonoma sulla comunità.

La nuova mobilità non è perciò solo innovazione tecnologica, ma un cambiamento di stili di vita, di mezzi e di servizi, dello spazio urbano e dalle infrastrutture di servizio. Come l'automobile ha dato forma alla città del '900 con tutte le sue storture, i nuovi sistemi di mobilità del terzo millennio potrebbero ridefinire l'uso dello spazio urbano con una nuova impronta più equilibrata. La nuova mobilità ci potrebbe permettere di ridurre drasticamente il numero totale di veicoli in circolazione (con l'intercambio e l'uso continuo di questi) e di liberare vaste aree di città, per esempio gli spazi di parcheggio, che potrebbero essere destinati ad altri usi, e le aree di servizio all'auto come *hub* di recapito merci capillare.



Fig.6 Worklife Innovation Hub tangente allo snodo autostradale di Casalecchio di Reno, incubatore d'impresa e di start-up.

Bibliografia

- Augè M. (2015), *Periferie al centro*, Milano: Jaca Book, Milano.
Benevolo L., Erbani F. (2011), *La fine della città*, Bari: Laterza.
Caccia, S. (2009), *Architettura in movimento*, Pisa: ETS.
Ferlenga, A., Biraghi, M., Albrecht, B. (2012), *L'architettura del mondo. Infrastrutture mobilità nuovi paesaggi*, Bologna: Editrice compositori.
Lazzarini A. (2011), *Polis in fabual. Metamorfosi della città contemporanea*, Palermo: Sellerio Ed.
Ratti, C., Claudel, M. (2017), *La città di domani. Come le reti stanno cambiando il futuro urbano*, Torino: Einaudi.
Zanirato C. (2019) *Città InForme*, Bologna: Pamphlet.
Zardini, M. (2003), *Asfalto. Il carattere della città*, Milano: Electa.

*Architetto, Docente e Ricercatore DIDA-UNIFI