

CITTÀ PENSANTI

CREATIVITÀ, MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA

a cura di

Francesco Alberti

Pino Brugellis

Federico Parolotto

CITTÀ PENSANTI

CREATIVITÀ, MOBILITÀ, QUALITÀ URBANA

a cura di

Francesco Alberti

Pino Brugellis

Federico Parolotto

CITTÀ E PAESAGGIO
CITTÀ PENSANTI

prima edizione marzo 2014
ISBN 978-88-7462-606-9

© 2014 Quodlibet s.r.l.
via Santa Maria della Porta, 43 Macerata
www.quodlibet.it

La presente pubblicazione è l'esito della ricerca internazionale "Smart city e rigenerazione urbana sostenibile/Smart city and sustainable urban regeneration", promossa e sostenuta da Pagano & Ascolillo S.p.a. Coordinatori: Francesco Alberti (Università di Firenze), Pino Brugellis (Fondazione Targetti) e Federico Parolotto (Mobility in Chain).

progetto grafico
Franco Nicole Scitte

impaginazione
Emilio Antinori

stampa
Bieffe s.p.a.



INDICE

7 Premessa

Emilia Pagano

9 Introduzione

Francesco Alberti, Pino Brugellis, Federico Parolotto

PARTE I

13 La città nell'era dell'innovazione tecnologica

Pino Brugellis

32 Smart planning per la smart city

Marco Massa

50 Struttura e forma urbana per la smart city

Pietro Giorgieri

PARTE II

69 Muoversi nella smart city

Francesco Alberti

84 Mobilità e qualità urbana: a colloquio con Bernhard Winkler

Francesco Alberti

90 La pianificazione dei trasporti urbani a Strasburgo

Laurent Py

104 Sostenibile, soft, smart: modelli di mobilità per le medie città europee. Le esperienze di Graz e Karlsruhe

Francesco Alberti, Luigi Cavallo

118 Centri storici e smart city. Un modello di accessibilità integrata per Firenze

Francesco Alberti

PARTE III

139 Infrastrutture reversibili

Federico Parolotto, Sabine Garrone

176 Profilo degli autori

INTRODUZIONE

Francesco Alberti, Pino Bruggellis, Federico Parolotto

È molto difficile ricostruire una primogenitura nell'uso dell'espressione "smart city" – a parte la curiosità che, nel 1995, essa viene registrata per la prima volta come marchio commerciale da una società di telecomunicazioni di Houston specializzata nell'organizzazione di convention.

Il termine "smart", applicato ai temi della città, era comunque già entrato in circolazione dagli anni Ottanta, come attributo di un modello di crescita basato sulla densificazione dei tessuti urbani, in alternativa alla dispersione insediativa tipica delle aree metropolitane del Nord America. Sono i tempi in cui la nozione di sviluppo sostenibile fa la sua prima irruzione a livello globale (il Rapporto Brundtland della Commissione ONU per l'ambiente e lo sviluppo è del 1987; la Conferenza di Rio del 1992¹) e la *smart growth* si afferma rapidamente come modello di sostenibilità urbana, in cui il (ri)compattamento dell'ambiente costruito si rafforza nel principio di affidare al trasporto pubblico in sede propria un ruolo strutturante nella (ri)organizzazione dei sistemi urbani.

Il richiamo al paradigma dello sviluppo sostenibile si è poi intrecciato con le varie accezioni assunte in tempi più recenti dall'aggettivo "smart" (il quale rimanda a un tipo d'intelligenza che va dritta al cuore dei problemi, pragmatica più che analitica) associate alla città, ora facendo riferimento alla dotazione tecnologica dell'*urbs* (*smart innovation*), ora alla dimensione della *civitas*, nella variegata pluralità di attori di cui oggi si compone (*smart citizenship*). Il risultato è una polisemia interessante – sempre che se ne conservi la ricchezza – che può fare della smart city una chiave di lettura trasversale delle sfide poste dalla sostenibilità allo sviluppo degli insediamenti umani, e dei nuovi mezzi a disposizione – tecniche, pratiche, modelli – atti a fronteggiarle; ma che nell'assenza di un codice condiviso può anche risultare aleatoria e irritante: *Chi è una vera smart city si alzi in piedi, per favore!* titola polemicamente un saggio di Robert G. Hollands uscito su «City» nel 2008², in cui si stigmatizza, in particolare, «l'imprecisione della definizione, i numerosi assunti non dichiarati e una certa tendenza auto-celebrativa» delle città sedicenti smart.

Come per altre definizioni di successo – è accaduto anche con sviluppo sostenibile – l'uso banalizzato spinge verso un progressivo scollamento fra significato (in questo caso plurimo, ma non indistinto) e significativo, con il secondo che tende a prevalere e a sostituirsi al primo, presentandosi come una sorta di contenitore multiuso (secondo Hollands, un *labelling*, una mera etichettatura) per dare risalto a iniziative, metodologie e prodotti quanto mai diversi e non necessariamente compatibili fra loro, accomunati in modo vago da un'idea d'innovazione urbana, il più delle volte riferita ad aspetti funzionali, talvolta marginali.

È più smart una app che ti facilita nella ricerca del parcheggio, un servizio di car sharing con stalli riservati o una pista ciclabile che ti porta a destinazione? O una rete internet che permette di svolgere le stesse funzioni da casa? O una connessione wi-fi che consente di farlo dalla panchina di un parco pubblico? O il parco pubblico? Il gioco può andare avanti all'infinito, ma si dimostrerà alla fine inconcludente, se solo pensiamo alla molteplicità di situazioni, funzioni, popolazioni e bisogni compresenti nelle diverse realtà urbane, al fatto che la tecnologia è sempre stata parte integrante delle città e da sempre la sua evoluzione ne ha condizionato lo sviluppo in modo non lineare e per sua natura non definitivo, che il grado di penetrazione di ogni apporto innovativo è sempre stato legato alle condizioni sociali ed economiche del momento storico.

Senza voler entrare in dispute nominalistiche, questo libro intende evidenziare alcuni temi di discussione, ipotesi di lavoro ed esperienze concrete che, nell'attuale momento storico, sembrano indicare positive linee d'azione e di pensiero, attualizzando il ruolo di laboratori d'innovazione che le città occidentali hanno sempre avuto, complementare all'altro ruolo fondamentale di luoghi della memoria.

Città viste quindi come prodotti collettivi, in continuo divenire, di intelligenze concorrenti, che si esprimono nell'intreccio di iniziative pubbliche, private, del terzo settore e miste, attraverso processi *up-bottom* e *bottom-up*, la continuità strategica fra momenti pianificatori, progettuali e gestionali, e l'integrazione di saperi, che consente di fornire risposte unitarie a problemi complessi, dando luogo a invenzioni, adattamenti e combinazioni inedite di spazi, usi e tecnologie (parchi che funzionano come centrali energetiche o dispositivi di sicurezza idraulica; sistemi di trasporto che generano nuovi paesaggi e spazi pubblici; infrastrutture "immateriali" che conferiscono centralità a luoghi fisici, ecc.).

Delle tre parti in cui si articola il volume, la prima riguarda appunto gli aspetti generali della smart city così concepita:

- l'influenza – da cogliere come opportunità – delle reti informatiche nel definire nuove geografie a livello globale della singola città e nella configurazione fisico-spaziale delle sue componenti, che spinge verso la riorganizzazione dei sistemi produttivi in forma di “parchi scientifico-tecnologici diffusi” integrati nella struttura urbana (Brugellis);

- il tema della rigenerazione urbana sostenibile, posto come orizzonte strategico unificante cui tragguardare sia il rinnovo degli apparati tecnologici, al fine di aumentare la resilienza urbana, sia gli interventi puntuali di trasformazione, attribuendo alla pianificazione pubblica il compito di massimizzarne l'effetto rete e le ricadute sul welfare (Massa);

- la ritrovata centralità dell'urban design – di cui gli esempi più avanzati di eco-quartieri recentemente costruiti in Europa sono testimonianza – quale strumento per conferire struttura e leggibilità a tutti i livelli dell'organizzazione urbana e ricondurre il tema dell'innovazione tecnologica alla costruzione di città *people friendly* (Giorgieri).

In tutti e tre i contributi, la mobilità urbana emerge chiaramente come tema discriminante fra modelli sostenibili e non sostenibili di gestione urbana. Ad esso sono dedicate, con tagli diversi, le altre due sezioni di cui si compone il volume.

Nella seconda parte, il saggio introduttivo di Alberti ricostruisce il quadro complessivo dei principi e delle azioni che – anche in relazione agli atti d'indirizzo pubblicati sul tema dall'Unione Europea – possono trasformare la mobilità da fattore di crisi a strumento della sostenibilità urbana, a partire dal passaggio fondamentale dalla nozione di “circolazione automobilistica” a quella di “accessibilità intermodale” ai luoghi e ai servizi della città. I contributi successivi riguardano poi l'applicazione di tali concetti nelle esperienze di alcune città europee all'avanguardia e in ambiti urbani particolarmente sensibili quali sono i centri storici; fra questi, le testimonianze inedite di Bernhard Winkler e Laurent Py, che ripercorrono le vicende di due città simbolo, Monaco di Baviera e Strasburgo, in cui la riorganizzazione dei trasporti ha coinciso con un ripensamento generale dei modi di vivere lo spazio urbano.

La terza parte, a cura di Parolotto e Garrone, approfondisce l'impatto della “rivoluzione digitale” sulla mobilità, sia nell'ambito della pianificazione, sia in quello della gestione delle reti dei trasporti. Un impatto che, insieme ai mutamenti

sociali che attraversano le nostre città e all'emergenza delle questioni ambientali, sta profondamente mutando il tradizionale approccio al mondo dei trasporti, a favore di una visione multidisciplinare, che necessariamente deve affrontare le problematiche sempre più intrecciate fra la mobilità e la qualità urbana. In parallelo a una diversa sensibilità, che informa le politiche urbane, una nuova generazione di strumenti ci consente oggi di immaginare sistemi di gestione dei trasporti prima non realizzabili.

Il testo è inframmezzato da una serie di interviste che affrontano le questioni legate alla mobilità dentro una prospettiva più ampia e da molteplici punti di vista, incorporando il contributo di diverse discipline e considerando differenti ambizioni e finalità. Le interviste sono state condotte con John Whitelegg, Carlo Ratti, Andrea Branzi, Gilles Clément, Christophe Loir, Christian Gärtner, Matthias Schuler, Eric Rodenbeck, Donald Shoup, Marco Steinberg e Paul Mees.

A loro³, a tutti gli altri autori che hanno dato il loro contributo a questa pubblicazione, a Pagano & Ascolillo, il cui sostegno ha reso possibile questo lavoro, va il sincero ringraziamento dei curatori.

1 World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, 1987 (www.un-documents.net/wced-ocf.htm); Earth Summit, Seconda Conferenza ONU su ambiente e sviluppo, Rio de Janeiro, giugno 1992.

2 R.G. Hollands, *Will the Real Smart City Please Stand Up?*, «City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action», 12, 3, 2008, pp. 303-320.

3 Un pensiero particolare è rivolto a Paul Mees, prematuramente scomparso prima del completamento di questo volume.