

NIP

Network In Progress



YELLOW
SOMETHING IN THE WAY



Periodico bimestrale, Registro Tribunale di Pisa
n° 612/2012, 7/12 "Network in Progress"

#33 Maggio 2016

INDICE / CONTENTS

Rubriche / Column

Architettura che ci piace / Architecture we like

Accessibilità (con)temporanee (Con)temporary accessibilities

by Claudia Mezzapesa

Frames

Adesso è giusto che io vada... / Now is the right time for me to go...

by Autori vari / Multiple authors

Focus On

Spazio pubblico e accessibilità Corsi e ricorsi nella città europea

Public space and accessibility Courses and recourses in european cities

by Francesco Alberti

Intervista / Interview

Intervista a Francesco Tonucci Interview with Francesco Tonucci

by Ludovica Marinaro

Ollie impossible

Esplorando, cambiando e raffigurando spazi urbani

Ollie impossible

Exploring, changing and depicting urban spaces

by Rubén Dario Kleimeer and Faithful to the Subject

Il Progetto / Design

La passeggiata sul Paillon a Nizza Di Michel Péna, "maitre d'oeuvre"

The walk on the Paillon in Nice by Michel Péna, "maitre d'oeuvre"

by Michel Péna

Recensione / Review

Il libro / The book

Sette lezioni sul Paesaggio di John Dixon Hunt / of John Dixon Hunt

by Enrico Falqui

Spazio pubblico e accessibilità
Corsi e ricorsi nella città europea

Public space and accessibility
Courses and recourses in european cities

Corsi & Ricorsi
Courses & Recourses

AUTHOR: Francesco Alberti

Assistant professor of Urban Design at the University of Florence. Many of his studies and publications are focused on the relationship between public space and mobility, such as the book *Progettare la mobilità* (2008) and the paper *Muoversi nella smart city*, winner of the INU Planning Literature Award 2014 (in: Città pensanti, 2014).

AUTORE: Francesco Alberti

Ricercatore, insegna Progettazione Urbana all'Università di Firenze. Al rapporto spazio pubblico-mobilità ha dedicato numerose ricerche e pubblicazioni, tra cui il volume *Progettare la mobilità* (2008) e il saggio *Muoversi nella smart city*, premio INU Letteratura Urbanistica 2014 (in: Città pensanti, 2014).



Nelle formazioni urbane europee lo spazio pubblico nasce innanzitutto come percorso, ricalcante segni sul territorio impressi da precedenti atti di colonizzazione o tracciato *ex novo*, per dare accesso alle costruzioni poste in fregio, all'incrocio o su diramazioni delle vie di comunicazione: percorso che, nella varietà dei modelli insediativi, diventa poi matrice di configurazioni spaziali sempre più articolate, gerarchizzate, complesse. Le tipologie, le forme, i modi d'uso, i significati sociali e simbolici dello spazio pubblico sono aspetti continuamente mutevoli a seconda dei luoghi e delle fasi storiche, ma quello di "essere accessibile" (pre-condizione indispensabile al "dare accessibilità") ne rappresenta il requisito essenziale, comune alle sue più diverse declinazioni. A tale caratteristica fondamentale è anche legata la propensione intrinseca dello spazio pubblico ad accogliere funzioni sociali differenti, in aggiunta (e, dopo la comparsa nel XVIII secolo dei primi spazi pubblici con finalità preminentemente ricreative, spesso in alternativa) a quella di consentire gli spostamenti delle persone e delle merci. Sebbene una certa specializzazione dei componenti del sistema (tratti e nodi) sia sempre esistita – la strada come spazio di connessione; la piazza, per antonomasia, come luogo cerimoniale, di aggregazione e scambio – la commistione di diverse funzioni, più o meno accentuata in ragione della loro

In European urban settlements public space arises primarily as a path, tracing signs impressed on the territory by previous acts of colonization or traced from scratch, to give access to buildings placed in frieze, at the intersection or on the branches of communication lines: path that, in the variety of settlement patterns, then becomes womb spatial configurations, more and more articulated, hierarchical, complex. Types, shapes, conditions of use, social and symbolic meanings of public space are aspects constantly changing depending on the places and historical periods, but to "be accessible" (essential pre-prerequisite to "give access") represents the necessary requirement, common to its various declinations. To this fundamental characteristic is also connected the intrinsic propensity of public space to accommodate different social functions, in addition (and, after the appearance in the eighteenth century of the first public spaces with predominantly recreational purposes, often alternatively) to allow the movements of people and goods. Although a certain specialization of the system's components (lines and nodes) has always existed - the path as connection space; the square, by definition, as ceremonial place, for aggregation and exchange - the mix of different functions, more or less pronounced depending on their relative position, size, type and intensity of boundary activities, is





posizione relativa, delle dimensioni, del tipo e dell'intensità delle attività al contorno, costituisce indubbiamente il carattere distintivo della *walking city*: la città nelle sue fasi di sviluppo precedenti l'irruzione del trasporto meccanizzato. Nella strada, in particolare, tale multifunzionalità, combinata ad altri valori (il suo « porsi [...] nel mezzo dell'ambiente, intersecando il pubblico e il privato, l'individuale e il sociale, lo spazio immobile e ciò che si muove, il costruito e il non costruito, l'architettura realizzata e quella progettata »¹) si traduce in una polisemia ricca di sfumature, che ne fa l'elemento più rappresentativo della scena urbana, una sinecdoche della città nel suo complesso.

L'avvento della ferrovia, che dagli anni '30 del XIX secolo si diffonde rapidamente in tutto il continente, introduce un cambio di paradigma nella mobilità terrestre all'insegna della specializzazione funzionale delle grandi vie di comunicazione, nonché della dicotomia tra efficienza dei collegamenti sulle lunghe distanze e accessibilità locale: l'una incomparabilmente migliorata

undoubtedly the distinguishing feature of the walking city: the city in its stages of development preceding the irruption of mechanized transport. In the street, in particular, this multi-functionality, combined with other values (its « intermediate position [...] in the environment, intersecting public and private, individual and society, movement and place, built and un-built, architecture and planning »¹) results in a nuanced polysemy, making it the most representative element of the urban scene, a synecdoche of the city as a whole. The advent of the railroad, that from the 30s of the XIX century is spreading rapidly across the continent, introduces a paradigm shift in the earth's mobility in the name of the functional specialization of major roads, as well as the dichotomy between efficiency of long-distance connections and local accessibility: the first one incomparably improved compared to the past, the other one suffering from the barrier effect due to the rails. For the first time the path ceases to be an integral part of the territorial structure (and thus, in the sections intersecting



A
L'Aia



B
Budapest

rispetto al passato, l'altra penalizzata dall'effetto barriera prodotto dai binari. Per la prima volta il percorso cessa di essere parte integrante della struttura territoriale (e quindi, nei tratti secanti o tangenti gli insediamenti, della sua articolazione come spazio pubblico) per diventare "infrastruttura", elemento di supporto ad un servizio rispondente a razionalità tecniche ed economiche estranee ai contesti attraversati. Nei centri principali tale frattura è solo apparentemente compensata dalla monumentalizzazione delle stazioni, concepite come nuove porte di accesso alla città, e dalla sistemazione degli spazi pubblici antistanti, che in realtà non fanno che rimarcare le differenze tra il "fronte" e il "retro" urbani determinati dalla ferrovia, di cui il secondo inevitabilmente destinato, nella gran parte dei casi e per lungo tempo a seguire, all'isolamento e alla marginalità. Eppure, anche nel ciclo delle trasformazioni indotte dall'industrializzazione, caratterizzato da una fortissima espansione delle città resa possibile proprio dalla meccanizzazione dei trasporti, la strada, per quanto oggetto di modificazioni sostanziali, continua a conservare in continuità con il centro antico il duplice ruolo di via di transito e "spazio abitabile". L'allargamento delle sezioni e il diradamento degli incroci, la separazione tra carreggiate e marciapiedi, la presenza

or tangent to developments, its articulation as a public space) to become "infrastructure", support element to a service which meets technical rationality and economic contexts unrelated to the crossed environments. In the main centres this fracture is only apparently balanced by the monumentality of the stations, designed as new gateways to the city, and the arrangement of public space in front of them, which really does not make that point out the differences between the "front" and the "rear" determined by the urban railway, the second of which will inevitably become, in most cases and for a long time to follow, a place of isolation and marginalization.

Yet, even in the cycle of transformations induced by industrialization, characterized by a strong expansion of the city made possible precisely by the mechanization of transport, the road, as far as the subject of a substantive change, continues to maintain continuity with the ancient centre: the dual role of transit path and "living space". The enlargement of the sections and the thinning of the crossings, the separation between roadways and side-walks, the presence of trees in the boulevards, the networks and public lighting, the tram rails and subway entrances, together with shop



1 Anderson S., *La gente nell'ambiente fisico: ecologia urbana delle strade*, in: Anderson S. (a cura di), *Strade*, Dedalo, Bari 1982 (1978), p.

1 Anderson S., *People in the Physica Environment: The Urban Ecology of Streets*, in: Anderson S. (ed.), *On streets*, MIT Press, Cambridge Mass. 1978, p. 1.

degli alberi nei *boulevards*, le opere a rete e l'illuminazione pubblica, le rotaie del tram e gli ingressi della metropolitana, unitamente alle vetrine dei negozi, ai tavolini dei caffè, alle discontinuità introdotte nel tessuto dagli edifici pubblici, sono tutti elementi che concorrono ad adeguare la scena urbana al dinamismo dei nuovi attori sociali, rafforzando l'immagine idealtipica della strada come teatro di vita e «abitazione del collettivo»². Alla realizzazione di nuovi collegamenti (viali, strade panoramiche, tramvie extraurbane, funicolari, teleferiche) è inoltre legato l'uso come spazi pubblici di siti "fuori porta" quali parchi, laghi, castelli, punti belvedere, dedicati al tempo libero. La parabola della *transit city*, la città conformata sulle direttrici del trasporto collettivo, si chiude circa 80 anni dopo lo sviluppo delle prime reti di tramvie elettriche, quando, nei decenni successivi al secondo conflitto mondiale, il possesso di un'automobile, i cui primi modelli con motore a scoppio prodotti in Europa risalgono alla fine dell'800, da fatto elitario diventa fenomeno di massa, facendo saltare ogni equilibrio tra la quantità di spazio urbano necessaria alla circolazione e quella utilizzabile per ogni altra attività. «L'automobile – osserva nel 1966 l'antropologo Edward T. Hall – è il più grande divoratore di spazio pubblico e personale che l'uomo abbia creato»³. Con l'esperienza di ulteriori cinquant'anni di predominio del mezzo privato sulle altre forme di mobilità, tale affermazione trova conferma nel contesto europeo in almeno quattro situazioni ricorrenti:

- l'occupazione da parte delle auto in movimento e in sosta di gran parte dello spazio pubblico esistente all'interno della città consolidata; una sottrazione a cui si è cercato di porre un limite, in via

windows, cafe tables, and the discontinuities introduced into the fabric by public buildings, are all elements that contribute to adapting the urban scene to the dynamism of new social actors, strengthening the ideal-typical image of the street as theatre of life and «dwelling place of the collective»².

To the construction of new connections (boulevards, scenic roads, suburban tramways, funiculars, cable cars) is also linked the use of public spaces as "out door" sites such as parks, lakes, castles, lookout points, dedicated to leisure.

The parable of the transit city, the city conformed on mass transit lines, closes about 80 years after the development of the first electric tramway networks, when, in the decades following the Second World War, the possession of a car, whose first models with combustion engine produced in Europe date back to the end of the 800s, from elite become a mass phenomenon, blasting each balance between the amount of urban space needed for circulation and the one that can be used for any other activity. «The automobile – remarked in 1966 the anthropologist Edward T. Hall – is the greatest consumer of public and personal space yet created by man»³.

With the experience of more than fifty years of dominance of private cars over other forms of mobility, that statement is confirmed in the European context in at least four common scenarios:

- the occupation by moving and parked cars of much of the existing public space within the consolidated city; a subtraction in which we tried to put a limit, being pioneering early in the 60s, through the establishment of pedestrian or limited to traffic areas at least for protection of historic centres (with sometimes disastrous effects of isolation and gentrification);



² Cfr. Benjamin W., *Parigi capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino 1986 (1935), p. 553.

² See Benjamin W., *The Arcades Project*, Harvard University Press, Cambridge Mass., 2002 (1935), p. 879

³ Hall E. T., *La dimensione nascosta*, Bompiani, Milano 1969 (1966), p. 217.

³ Hall E. T., *The hidden dimension*, Anchor Books, 1990 (1966), p. 175



C
Milano / Milan

D
Saragozza / Zaragoza

E
Vitoria Gasteiz
(Spagna)



pionieristica già a partire dagli anni '60, mediante l'istituzione di zone pedonali o a traffico limitato a tutela almeno dei centri storici (con effetti talvolta anche nefasti di isolamento e *gentrification*);

- la costruzione di quartieri periferici monofunzionali in cui l'applicazione di parametri stradali e standards per il parcheggio sovradimensionati ha impedito *de facto* la formazione di sistemi continui di spazi pubblici;

- la diffusione incontrollata nel territorio di forme insediative a bassa densità, caratterizzate da un'accessibilità di tipo esclusivamente automobilistico e dalla totale assenza di spazi collettivi, surrogati da centri specializzati per lo shopping e il tempo libero sul modello nord-americano;

- la banalizzazione semantica della strada, vista come mero canale di traffico, che dalle infrastrutture specificamente progettate per lo smaltimento di flussi veicolari ha finito col contagiare ogni forma di percorrenza per effetto

- the construction of peripheral mono-functional districts in which the application of road standards and parameters for the oversized parking prevented *de facto* the formation of continuous systems of public spaces;

- uncontrolled spread in the territory of low density dwelling patterns, characterized by accessibility of only automotive type and total absence of public spaces, surrogates from specialized centres for shopping and leisure based on the North American model;

- the semantic trivialization of the road, seen as mere traffic channel, that from infrastructure specifically designed for disposal of vehicle flows ended up infecting every kind of journey, because of the effect due to the mechanical application of codes and sectoral regulations, technical standardization, standard terms.

Exceeding the *automobile city* in the sustainable development perspective (with special reference to some of its



dell'applicazione meccanica di codici e regolamenti settoriali, norme tecniche, capitolati standard.

Il superamento della *automobile city* nella prospettiva dello sviluppo sostenibile (con particolare riguardo ad alcuni suoi corollari e temi collaterali, quali la decarbonizzazione degli insediamenti, il contrasto al consumo di suolo, la rigenerazione urbana e ambientale, l'ottimizzazione dei servizi in chiave *smart city*, ecc.) è oggi uno degli obiettivi-cardine delle politiche urbane dell'Unione Europea, da perseguire a livello locale attraverso una pianificazione territoriale tesa ad arrestare la proliferazione urbana, integrata a una pianificazione dei trasporti improntata alla multimodalità, ovvero all'uso di mezzi di locomozione diversi in funzione delle distanze da coprire, privilegiando quelli meno impattanti anche dal punto di vista degli spazi occupati: in una sorta di *déjà-vu*, mobilità elementare e trasporto pubblico.

Questo nuovo cambio di paradigma passa attraverso una ritrovata centralità del concetto di accessibilità ai luoghi e alle funzioni urbane in alternativa all'approccio "idraulico", focalizzato solo sulla circolazione dei veicoli, affermatosi a seguito della motorizzazione di massa, chiamando in causa ancora una volta il potenziale "rendimento sociale" degli spazi stradali (e per estensione di tutti gli spazi della mobilità) nell'ottica, questa volta, della rigenerazione urbana.

corollari e collaterali issues, such as the de-carbonisation of the settlements, contrasting the land use, urban and environmental regeneration, optimization services in smart city key, etc.) is one of the cardinal objectives of urban policies of the European Union, to be pursued at local level through a regional planning aimed at stopping urban sprawl, integrated in transport planning geared towards multi-modality, or rather the use of different means of locomotion according to the distance to be covered, giving priority to those even less impactful in terms of occupied space: a sort of *deja-vu*, basic mobility and public transport.

This new paradigm shift passes through a newfound centrality of the concept of accessibility to places and urban functions in alternative to the "plumbing" approach, focused only on the movement of vehicles, as popular as a result of mass motorization, calling into question again the potential "social return" of road spaces (and by extension of all the mobility spaces) in the perspective, this time, the urban regeneration.

Almost thirty years later, the lesson of Barcelona, the city that first tried successfully the challenge of bringing in urban design the project of road infrastructures of all ranks, channelling the funding for the 1992 Olympics in a urban renewal operation that became exemplary, is now practiced by a growing number of large cities, medium and small



F
Cosenza

G
Albi (Francia)

A quasi trent'anni di distanza, la lezione di Barcellona, città che per prima ha tentato con successo la sfida di ricondurre nell'alveo dell'urban design la progettazione di infrastrutture viarie di ogni rango convogliando i finanziamenti per le Olimpiadi del 1992 in un'operazione di rinnovo urbano divenuta esemplare, è oggi messa in pratica da un numero crescente di città grandi, medie e piccole in interventi che abbracciano tutti i segmenti e i livelli di servizio della mobilità, il cui tratto saliente è la ricerca di un nuovo equilibrio fra la dimensione tecnica degli spostamenti e la sfera sociale. Rientrano in questo filone di ricerca progettuale:

- il recupero all'uso pedonale di strade e piazze, sempre più frequente non solo nelle aree centrali;
- l'applicazione sistematica di misure di moderazione del traffico e riduzione delle carreggiate come leva per la riqualificazione urbana;
- la realizzazione di linee di trasporto pubblico in sede propria, che diventano l'occasione per riorganizzare lo spazio pubblico lungo intere direttrici urbane, mettendo in rete le periferie con il centro e tra di loro;
- la progettazione delle fermate del trasporto pubblico come "luoghi notevoli" della città;
- la riconfigurazione di arterie di scorrimento in forma di viali, spazi pubblici lineari, strade-giardino finalizzate ad aumentare la resilienza urbana;
- la creazione di percorsi di mobilità "dolce" concepiti come *greenways*;
- la riapertura di canali e corsi d'acqua che erano stati intubati per aumentare gli spazi carrabili;
- la riconversione di tracciati ferroviari in linee utilizzate da mezzi pubblici più leggeri, accompagnata dalla rimodellazione dei sedimenti per neutralizzare l'originario effetto barriera;
- la copertura o l'interramento di tratti di grandi infrastrutture per ricucire, mediante la formazione di spazi pubblici

operations spanning all segments and levels of mobility services, whose salient feature is the search for a new balance between the technical dimension of the movement and the social sphere.

Are included in this strand of design research:

- the recovery for pedestrian use of streets and squares, more and more frequently not only in central areas;
- the systematic application of traffic calming measures and reduction of roadways as a lever for urban regeneration;
- the realization of public transport routes in typical location, which become an opportunity to reorganize the public space along entire urban vectors, by networking the suburbs with the centre and with each other;
- the design of public transport stops as "remarkable places" of the city;
- the configuration of highways in the form of avenues, linear public spaces, roads-gardens designed to increase urban resilience;
- the creation of "soft mobility routes" conceived as *greenways*;
- the reopening of canals and rivers that had been intubated to increase vehicular spaces;
- the conversion of railway lines in lines used by lighter public transport, accompanied by the remodelling of the sediments to neutralize the original barrier effect;
- the coverage or burial of sections of major infrastructure to mend, through the formation of public spaces in surface, previously divided urban sections; or, on the contrary, the restoration of co-planarity between the road and the built fabric by the elimination of vehicular underpasses or overpasses;
- the reuse of abandoned specialized infrastructure such as pedestrian corridors of interconnection between neighbourhoods.

Of such cases, in continuous evolution, are of partial but significant evidence

di superficie, le porzioni urbane precedentemente divise; ovvero, al contrario, il ripristino della complanarità fra strada e tessuto edilizio mediante l'eliminazione di sottopassi o viadotti veicolari;

- il riuso di infrastrutture specializzate dismesse come corridoi pedonali di interconnessione tra quartieri.

Di tale casistica, in continua evoluzione, sono parziale ma significativa testimonianza le immagini di Google Street View (tratte dal sito www.urb-i.com) che accompagnano questo articolo, riprese in momenti diversi in diversi angoli di città europee: segni in ordine sparso che danno il senso, se non ancora la misura, del nuovo ciclo di trasformazioni che la *multimodal city* sembra promettere per i decenni a venire.

the Street View images (taken from the site www.urb-i.com) accompanying this article, taken at different times in different European cities corners: signs in scattered order that give the sense, if not yet the extent, of the new cycle of transformations that the multimodal city looks promising for decades to come.



F
Berlino/ Berlin

