



# Trasformazione urbana verso la mobilità dolce: il caso di Istanbul

TeMA  
03.08

Contributi

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 1 - No 3 - ottobre 2008 - pagg. 81-88

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Urban Transformation vs Soft Mobility:  
the Istanbul Case-study

**Emilia Giovanna Trifiletti**

Laboratorio TeMA - Territorio Mobilità e Ambiente  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [trifilet@unina.it](mailto:trifilet@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

## Introduzione

La storia della civiltà urbana è stata sempre condizionata dallo sviluppo dei percorsi per il trasporto sia di persone che di merci: anticamente le vie dell'acqua, poi le strade, le linee ferroviarie ed oggi quelle aeree. Di pari passo anche la pianificazione urbana e territoriale è sempre stata correlata alle modalità di spostamento di merci e persone e quindi alle relative infrastrutture.

I trasporti costituiscono dunque uno dei fattori determinanti per lo sviluppo economico di un Paese. È per questi motivi che la pianificazione del trasporto è determinata per le strategie di un Paese e, di conseguenza, per le strategie da mettere in essere nei centri urbani; le previsioni del trasporto incidono sulla rivitalizzazione funzionale di aree centrali e/o periferiche, innescano processi di riqualificazione fisica e sono in grado di determinare l'implementazione o la riattivazione di percorsi pedonali e ciclabili (Cutini 2003).

Il caso che si presenta è quello della città di Istanbul in Turchia che, a partire dagli anni Ottanta, ha subito mutamenti radicali sia dal punto di vista politico che economico, tra cui l'introduzione di importanti riforme economiche che hanno consolidato il suo ruolo quale motore industriale della Turchia.

Si è assistito, dal 1980 in poi, ad un boom economico di grande rilevanza, favorito dalla liberalizzazione del mercato, parallelamente ad un rapido sviluppo del turismo in tutto il Paese ed in particolare nella sua città principale. Di conseguenza si è registrata una forte urbanizzazione con una vera e propria migrazione di massa verso la città che si affaccia sul Bosforo.

Le vicende politico-economiche di Istanbul degli ultimi anni sono state complesse, ma dopo una grave crisi nel 2001, che ha portato alla vittoria del Partito Islamico della Giustizia e dello Sviluppo, la Turchia, ed in particolare Istanbul, sta

The article described the recent urban transformations of Istanbul city (Turkey) in relationship to the implementation of pedestrian areas and the use of soft mobility. Transport system has been widened and integrated recently very quickly in the city: in the last two years the tram line has been strengthened, two funiculars are being inaugurated and a new transportation node has been realized. Each action and each realization has had a great interest in pedestrian areas. Maritime lines are being implemented and connected with public transport system. Therefore development and requalification of Istanbul city have been driven from the transformation of transport system that represents the real spin-off of urban regeneration. The ancient district of *Sultanahmet* has entirely been retrained and connected, through fast tramway that crosses all the district, to the rest of the city and to suburban areas. The *Beyoglu* district that, after the Independence it was fallen in total downfall, has again become elegant. The Independence Avenue has been made pedestrian and it has been endowed with a vintage tramway that connects the *Taksim* interchange node, endowed with one subway and one funicular, with *Tünel* interchange node, endowed with fast tramway and bus line. The article underlines as the urban retraining of the city of Istanbul has been driven from integrated transport and urban planning politics and also from politics on the social safety.

vivendo un periodo di grande crescita e sviluppo. Il più importante cambiamento che si profila all'orizzonte è ovviamente legato alla domanda di adesione all'Unione Europea inoltrata dal Paese.

Infine la candidatura della Turchia per l'adesione alla Comunità Europea, inoltrata nel 2004, ed il titolo conferito ad Istanbul quale "Capitale europea della Cultura 2010", hanno accelerato molti dei processi già in atto, contribuendo in maniera esponenziale al rilancio economico e sociale dell'intero Paese.

L'articolo, partendo dalla descrizione delle recenti trasformazioni urbane della città turca, intende evidenziare come la riqualificazione urbana della città sia stata guidata da interventi integrati tra trasporto e territorio, e come i risultati ottenuti siano stati anche il frutto di politiche attente all'implementazione delle aree pedonali contestualmente ad azioni correlate alla sicurezza sociale.



### Il caso-studio di Istanbul

La città di Istanbul è la più grande metropoli della Turchia, seguono per grandezza la capitale Ankara e Smirne (Izmir). Istanbul rappresenta anche il maggiore centro industriale e commerciale turco.

Antica Bisanzio, poi capitale dell'Impero Romano d'Oriente con il nome di Costantinopoli ed infine capitale dell'Impero Ottomano da cui discende l'attuale nome turco, affacciandosi sullo stretto del Bosforo, che divide il continente europeo dal quello asiatico e congiunge il Mar di Marmara con il Mar Nero, Istanbul si sviluppa su entrambe le sponde e rappresenta l'unica città al mondo che appartiene sia al continente europeo che a quello asiatico (AA.VV. 2007).

La localizzazione strategica della città tra i due continenti, viene ricordata dal nome dell'antico porto, il "Cono d'Oro", che si affaccia sulla riva europea del Bosforo. La disomogeneità caotica che caratterizza oggi l'impianto urbano di Istanbul rende difficile credere che un tempo gli edifici ed i quartieri fossero frutto di accurati piani urbanistici. Come Roma, la città era disposta su sette colli in base ad un reticolo ben definito.

La superficie territoriale della città è di circa 5.500 kmq, la popolazione ufficiale è di circa 12,5 milioni di abitanti (2007), ma si stima che possa raggiungere i 20 milioni di abitanti includendo i residenti non ufficiali, quindi con una densità abitativa che oscilla tra circa 2.180 e i 3.600 abitanti per chilometro quadro. Amministrativamente Istanbul fa parte di due entità politiche diverse: il comune e la provincia. La

Veduta del Bosforo dalla città antica.



città è organizzata come municipalità metropolitana, articolata in diverse grandi unità amministrative minori poste sotto l'autorità di una Giunta metropolitana. Ed è proprio l'attuale Giunta che sta operando un ottimo lavoro nel campo delle infrastrutture, la cui domanda continua a crescere a causa del costante flusso di immigrati dalle province. Istanbul ospitava la famosa stazione dell'Oriente Express che la collegava alla città di Parigi dal 1883 fino al 1914, anno in cui la tratta fu interrotta dalle due guerre mondiali, per cessare definitivamente il suo viaggio nel 1977 a causa della concorrenza dei trasporti aerei. I trasporti, via mare e su ferro, hanno dunque sempre rappresentato il motore di crescita economica e sociale della città.

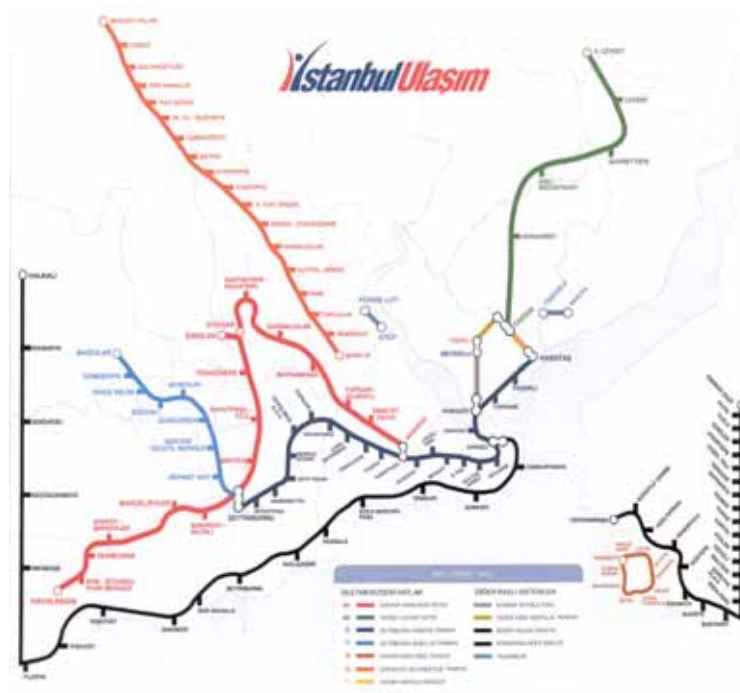
Andando ancora indietro nel tempo, l'antica Costantinopoli era famosa come città per i pedoni, tanto che addirittura non era concesso l'uso del cavallo come mezzo di trasporto all'interno delle mura della città. Limitare l'accesso in città ai cavalli, in breve, era una modalità di regolamentazione per salvaguardare la salute e la vivibilità dei cittadini. L'unico a cui era permesso l'utilizzo del cavallo era il Sultano e gli alti gradi a suo servizio. Esiste anche una leggenda al riguardo riportata dall'urbanista e storico İlhan Tekeli dell'Università Tecnica del Medio Oriente di Ankara:

*Un vecchio uomo costruì una spada per il Sultano Mahmud II. Il Sultano fu talmente colpito dalla bellezza e dall'arte di questa spada che volle ricompensare l'anziano uomo. Chiese dunque all'uomo quale fosse il suo desiderio ed il vecchio uomo rispose: "Sono un uomo vecchio, non ho forza nelle mie gambe, e non posso più camminare. Mi permetta di andare a cavallo da casa mia al mio negozio". Quindi il Sultano ordinò ai suoi uomini: "Costruite una nuova casa a questo uomo vicino al suo negozio" (<http://thecityfix.com>).*

Il Sultano dunque aveva già individuato la necessità di promuovere i percorsi pedonali e la sua soluzione anticipa molte teorie urbanistiche moderne dove si asserisce la necessità di vivere molto vicino al luogo del proprio lavoro.

Negli anni Sessanta ad Istanbul, quando la città cresceva velocemente con i numerosi immigrati che si riversavano nella città, le auto iniziarono ad aumentare in maniera molto più veloce del trasporto pubblico. È per questo che in quegli anni si pensò di investire sul trasporto collettivo. Nel 1985 la città di Istanbul iniziò nuovamente ad investire sul sistema del trasporto pubblico ed in particolare sul trasporto su ferro (<http://www.istanbul-ulasim.com.tr>).

Il sistema del trasporto pubblico su ferro di Istanbul ad oggi è molto articolato:



Mapa del sistema di trasporto pubblico su ferro di Istanbul.

sulla sponda europea, prettamente turistica); due linee metropolitane; è in corso la realizzazione di una nuova linea metropolitana detta *Marmaray* che collegherà le due sponde della città attraversando il Bosforo posizionandosi sul fondo del mare; due linee ferroviarie che collegano la città con la provincia; quattro tramvie; due funicolari (di cui la storica *Tünel*) ed una teleferica. Il sistema di trasporto così articolato copre gran parte del territorio urbano, serve più di 700 milioni di passeggeri e procura lavoro a 800 persone, con un bilancio di 200 milioni di passeggeri l'anno.

Tram *vintage* lungo l'asse di *İstiklal* (viale dell'Indipendenza).



Importante è anche il ruolo delle ferrovie suburbane, tra cui va segnalata, in territorio europeo, quella tra la stazione ferroviaria principale di *Sirkeci* e *Alkali*, destinata ad essere collegata a quella in territorio asiatico tra la stazione ferroviaria principale di *Haydarpaşa* e *Gebze* mediante il cosiddetto *Marmaray*, tunnel ferroviario di 13 km sotto il Bosforo in corso di costruzione, come già anticipato sopra. Fondamentali, in chiave di interscambio, diverranno i previsti prolungamenti della metro fino a *Yenikapi*, sulla costa del continente europeo in posizione centrale rispetto al quartiere antico, dove si trova una delle fermate del treno suburbano. Ma l'attenzione al trasporto pubblico è sempre stata direzionata verso un'infrastrutturazione leggera: la prima tramvia di Istanbul risale al 1869 quando il tram veniva trainato da cavalli e successivamente elettrificato nel 1914. Come in molte altre città, il servizio tramviario è cessato nel secondo dopoguerra (nel 1961 nella parte europea di Istanbul e nel 1966 in quella asiatica), a favore di una rete di bus su gomma. Con fini prevalentemente turistici nel 1990 è stata riaperta una tratta del vecchio tram (1,6 km) tra *Taksim* e *Tünel* in territorio europeo. Questa tratta, che percorre una delle strade pedonali più lunghe e commerciali di Istanbul, *Istiklal caddesi* antica *Rue de Pera*, è stata il

primo asse-simbolo interamente pedonalizzato e servito da un'infrastruttura "dolce". Il tram congiunge i quartieri di *Beyoğlu* e *Karaköy* che sono stati completamente riqualificati. Lungo quest'asse infatti sono localizzati i maggiori consolati dei paesi stranieri, tra cui quello francese e quello inglese. Via *Istiklal*, con l'antico tram localizzato nella mezzogiorno, è un luogo sempre affollato sia nelle ore diurne che notturne, ed è caratterizzato da un aspetto fortemente occidentale. La scelta di deviare da via *Istiklal* tutto il traffico veicolare, indirizzandolo sulle arterie più esterne del quartiere, è risultata una scelta strategica per gli *users* di Istanbul.

Ciò che ha contribuito in maniera determinata al successo di tale operazione è stata la predisposizione, lungo tutto l'asse, di punti di controllo delle forze dell'ordine, circa ogni 500 metri. Infatti verso la fine del secolo scorso il quartiere di *Beyoğlu* si era guadagnato una fama di quartiere poco raccomandabile, ospitando attività illecite di ogni genere. Oggi la percezione di sicurezza è la prima caratteristica del quartiere e l'asse pedonale di *Istiklal* ricorda quello delle città europee. Prima della pedonalizzazione, i quartieri di *Beyoğlu* e *Karaköy* erano caratterizzati da un spazio collettivo non "disegnato", paralizzato da un commercio caotico e da un traffico disordinato, mentre oggi sono nuovamente

Piazza dell'Ippodromo nel quartiere di *Sultanahmet*.



affollati di gente che anima i vecchi ristoranti in cui si respira l'affascinante atmosfera del passato, i bar ed i locali notturni delle vie laterali pedonalizzate di via *Istiklal* ed i numerosi negozi distribuiti lungo l'asse pedonale.

Le scelte operate negli ultimi anni, optando per un sistema di trasporto leggero, connesso ad una pedonalizzazione diffusa, sono state catalizzatrici di risorse, incentivando numerose iniziative pubbliche e private. Pur in presenza di una situazione di difficoltà riguardo la sicurezza sociale, le scelte urbanistiche sono riuscite a recuperare un nuovo clima di fiducia nelle istituzioni e di maggiore sicurezza tra gli abitanti ed i turisti.

Le scelte urbanistiche dell'ultimo decennio operate ad Istanbul, sono molto vicine ai nostri "Contratti di

Quartiere", introdotti dalla Legge 21/2001 e modificati dal D.M. 27/12/2001 e dal D.M. 31/12/2002, che si basano, per l'appunto, su progetti di recupero urbano sia edilizio che sociale in quartieri caratterizzati da diffuso degrado delle costruzioni e dell'ambiente urbano, da carenze di servizi in un contesto di scarsa coesione sociale e di marcato disagio abitativo. Così come si è operato ad Istanbul: il quartiere di *Beyoglu* che, dopo l'indipendenza era caduto in totale rovina, ha riacquisito l'antica eleganza che lo connotava.

Il viale che attraversa tutto il quartiere è stato reso pedonale e con l'antico tram che percorre tutto l'asse sono stati

Linea tramviaria T1 nel quartiere di *Sultanahmet*.



Funicolare nel quartiere di *Beyoglu*.

collegati il nodo di interscambio *Taksim*, dotato di metropolitana e funicolare, con il nodo di interscambio *Tünel*, dotato di tram veloce e trasporto su gomma.

Una seconda tratta dell'antico tram (linea T3) è stata riaperta nel 2003, nella parte asiatica della città.

Questo tram effettua un tragitto ad anello nel quartiere *Kadiköy* che, secondo una leggenda, rappresenta l'antica Calcedonia dove si stabilirono i primi coloni greci.

Il quartiere, che non ha conservato gli antichi splendori dell'antichità come è accaduto sulla sponda europea, grazie alla riattivazione dell'antica tramvia, si è notevolmente

rivitalizzato negli ultimi tempi: dal Festival Internazionale del Cinema di Istanbul al più grande mercato all'aperto della città, senza contare che l'area servita dal tram è stata notevolmente riqualificata con l'apertura di strutture ricettive quali bar, caffè e ristoranti (Baser e Kubat 2007). Ma l'intervento che più di tutti ha inciso sulla rinascita della città di Istanbul è stata la realizzazione della linea di trasporti pubblico su ferro leggera che attraversa, nella parte europea, quasi tutta la città, articolandosi in tre tratte: linea T1, linea T2 e linea T4.

Il sistema tramviario è tra i più innovativi al mondo, ed ha rappresentato il vero innesco del processo di rinnovamento dell'intera città (Ünlü e Edgü 2007).

La linea T2, lunga circa 5 km con nove fermate, collega *Zeytinburnu*, nodo di



Antico Bazar nel quartiere di *Sultanahmet*.

interscambio tra la linea M1 della metropolitana e la linea T1 del tram, con *Bagcilar*.

Da *Zeytinburnu* è possibile prendere la linea della metropolitana leggera e raggiungere l'aeroporto di *Atatürk Havalimanyı*, unico aeroporto di Istanbul, con la fermata *Havalimani* che rappresenta anche il terminal della linea M1 della metropolitana leggera. La linea è stata realizzata per tratte cronologicamente differite: la prima, inaugurata nel 1989, collegava il centro dell'area storica (fermata di *Aksaray*) all'aeroporto; successivamente sono state inaugurate varie tratte fino al 2006 che segna la data di completamento dell'intera linea T2.

Il collegamento diretto tra l'aeroporto della città ed il sistema di trasporto pubblico è una delle conquiste più importanti nel settore urbanistico e dimostra come Istanbul voglia a allinearsi agli standard europei.

La linea T1 del tram, lunga circa 10 km con ventiquattro fermate, è quella che più di tutte le altre linee ha influito sulla rinascita della vecchia Istanbul.

La linea parte da *Zeytinburnu* e, attraversando sul ponte *Galata* il canale del Corno d'Oro, raggiunge il quartiere di *Beyoglu* alla fermata di *Kabatas*, nodo di interscambio con la linea del tram che va a *Taksim*. Lungo la linea T1 sono localizzate le fermate per raggiungere le più importanti attrazioni storico-artistiche della città, in grado di attirare flussi da tutto il mondo: la chiesa voluta da Giustiniano *Aya Sofia*, il palazzo *Topkapi*, la famosissima Moschea Blu, la Cisterna Basilica ed il quartiere del *Bazar*.

*Sultanahmet*, fino a dieci anni fa, era sì un quartiere affascinante e ricco di monumenti, ma a differenza del passato, oggi è diventato parte integrante della città.

Prima degli interventi di infrastrutturazione leggera, il quartiere e le sue emergenze architettoniche ed artistiche, vivevano una condizione di assoluto degrado ed emarginazione, e l'area veniva vissuta dai turisti come una zona "mordi e fuggi" che al tramonto doveva essere abbandonata. Gli stessi abitanti da anni avevano lasciato le case di proprietà nella parte storica per trasferirsi nella parte ad est della città, area modernizzata e servita dal trasporto pubblico collettivo. Basti ricordare la cinematografia degli anni Novanta per riconoscere i grandi mutamenti che si sono succeduti negli ultimi anni nell'antico quartiere di Istanbul. La linea tramviaria, a differenza della linea ferroviaria preesistente che corre lungo la costa creando una vera barriera tra il quartiere ed il mare, ha avuto l'effetto di collante tra la parte antica e la parte moderna della città.

La pianificazione urbanistica degli anni Sessanta aveva concentrato lo sviluppo della città tutto sul versante est di Istanbul, prevedendo i nuovi quartieri residenziali, le attrezzature e le attività di interesse generale lontano dalla città antica. La conseguenza era che i quartieri storici venivano abbandonati all'incuria ed alla delinquenza, ed anche

Linea tramviaria T1 nel quartiere di *Sultanahmet*.



gli abitanti tendevano ad abbandonare il centro antico verso la nuova espansione. Le politiche urbanistiche degli ultimi dieci anni e la realizzazione della linea T1, hanno consentito, non solo il collegamento fisico della parte est con quella ovest della città, ma hanno dato l'opportunità di ripensare interi spazi urbani che sono stati interamente riqualificati e ristrutturati. Gli spazi pubblici sono stati sgombrati dalle superfetazioni che negli anni si erano stratificate, la maggior parte delle strade del quartiere storico di *Sultanahmet* sono state rese pedonali, sono stati ridisegnati interi spazi con arredi e nuove pavimentazioni, sono state fatte scelte che hanno posto l'attenzione ai diversamente abili e sono stati ristrutturati (azione ancora *in progress*) i maggiori monumenti della città. Queste azioni sono state affiancate da una politica attenta alla sicurezza sociale, fondamentale per cambiare il trend sociale del quartiere: ogni fermata della linea tramviaria è stata dotata di una stazione di controllo delle forze dell'ordine e di tornelli per l'accesso e l'uscita dal tram. L'attenzione alla sicurezza sociale è stata determinata al fine di cambiare l'immagine che questa parte della città restituiva.

Oggi *Sultanahmet* è caratterizzata da un sistema di piazze e zone pedonali che si susseguono da una emergenza architettonica all'altra, e questo ha innescato un meccanismo auto propulsivo di iniziative, anche private, tese al recupero delle antiche residenze per convertirle in strutture ricettive (alberghi, pensioni, B&B) tutte dotate di terrazza con vista sul Bosforo da un lato e sulla Moschea Blu dall'altro. Molti turisti oggi si stabiliscono direttamente a *Sultanahmet* senza esplorare altri quartieri. Dopo tutto non molte città presentano una tale concentrazione di monumenti di grande interesse storico ed artistico, aree commerciali pedonali, alberghi e ristoranti a poca distanza l'uno dall'altro.

Nel 2007 è stata inaugurata la linea T4 della tramvia che collega la parte antica della città con l'area periferica nord di Istanbul. La linea T4, chiamata la linea *Sultançiftligi-Edirnekapi* è lunga 14,5 km con diciotto fermate; è a tutti gli effetti una metropolitana leggera, ma viene ufficialmente classificata come tramvia. Sono in costruzione due nodi di interscambio ed il prolungamento della linea T4 per scambiare con la linea M1 della metropolitana leggera e con la linea T1 del tram. Sul versante orientale della città, dove arriva la linea T1 del tram veloce, sono importanti due nodi di interscambio: *Karaköy* e *Kabatas*. Dal primo nodo parte la storica funicolare di *Tünel* che la prima volta fu inaugurata nel 1875 (<http://www.istanbul-ulasim.com.tr/>). Ancora oggi questa funicolare di 570 metri di lunghezza, è una linea fondamentale del sistema trasportistico di Istanbul con la



Linea tramviaria T1 verso il nodo di interscambio *Zeytinburnu* con la linea M1 della metropolitana leggera che raggiunge l'aeroporto.

sua capacità di coprire una distanza altimetrica di 60 metri. La stazione di arrivo *Beyoglu*, in cima, è collegata con la piazza da cui parte il tram *vintage* lungo via *Istikal*. Dall'altra stazione di *Kabatas* è possibile prendere una moderna funicolare lunga 600 metri che consente l'arrivo nel nodo di interscambio *Taksim*, da cui parte la linea della metropolitana M2. In questa parte orientale di Istanbul, il sistema del trasporto pubblico ha creato un'isola, totalmente pedonale, servita da tram moderni, tram *vintage* e funicolari, disegnando in cartografia un trapezio perfetto. È in quest'area, come già indicato prima, che si sono sviluppate tutte le attività commerciali più tipicamente europee e rappresenta ad oggi la parte "moderna" della città di Istanbul. L'asse pedonale di *Istiklal Caddesi (Rue de Pera)*, che significa viale dell'Indipendenza, già anticamente rappresentava la parte elegante della città, ma dopo l'indipendenza i negozi ed i ristoranti esclusivi chiusero e le grandiose residenze signorili andarono in rovina, finché il quartiere fu quasi del tutto abbandonato al degrado. E' solo nel nuovo Millennio che il quartiere ha mutato radicalmente il suo aspetto, proprio con la realizzazione dell'ampio boulevard pedonalizzato. La scelta della pedonalizzazione e della riqualificazione non è solo legata all'implementazione del trasporto leggero, ma anche da un "Progetto di abbellimento del quartiere *Beyoglu*", un'iniziativa delle autorità municipali che ha manifestato sensibilizzazione riguardo ai problemi di ordine pubblico, al restauro dei prestigiosi edifici d'epoca ed all'unificazione delle insegne commerciali e della

segnaletica stradale, che devono attenersi alle indicazioni del piano urbanistico della città (per esempio tutte le insegne dei servizi commerciali devono essere dorate).

## Conclusioni

Negli ultimi dieci anni Istanbul ha cambiato volto mediante la messa in essere di azioni di riqualificazione e ridisegno urbano che hanno contribuito a modificare l'immaginario che della città si aveva fino agli anni Novanta. Questo processo, come si è visto, è stato strettamente legato alle strategie politiche operate nel settore dei trasporti ed in particolare nelle scelte di optare per un diffuso trasporto "dolce".

Negli ultimi due anni è stata potenziata la linea tranviaria, sono state inaugurate una funicolare ed una teleferica ed è stata realizzata una stazione di interscambio gomma-ferro, ponendo grande attenzione all'integrazione del trasporto su ferro e/o gomma con la mobilità pedonale. Allo stesso modo sono state implementate le linee marittime che collegano le diverse sponde della città ed integrate alle linee su ferro e su gomma. Lo sviluppo e la riqualificazione della città sono stati guidati dalla trasformazione del sistema trasportistico che ha rappresentato il vero motore della riqualificazione urbana. Basti pensare che il motto della società di trasporti integrati *Ulasim* è "Transportation of the future is on its track with us". La pedonalizzazione delle strade, il ridisegno dello spazio urbano fanno parte di una strategia politica che punta sulla realizzazione di strade "democratiche" cioè accessibili e fruibili da tutti. La politica è quella di coinvolgere tutti gli attori che utilizzano lo spazio pubblico, compresi coloro che svolgono attività commerciali, nel ridisegno e nella pianificazione delle strade (Moudon 1991). La città sta dimostrando dunque di possedere tutti i requisiti necessari affinché l'Unione Europea possa accettare la richiesta di adesione. Nel corso del summit di Bruxelles del dicembre del 2004, è stato raggiunto un accordo sull'avvio dei negoziati di adesione, ma il risultato ad oggi non è ancora scontato. Spagna, Germania, Regno Unito, Italia e Francia, appoggiano la candidatura della Turchia, ma i paesi scandinavi avanzano alcune riserve soprattutto a causa della questione dei diritti umani. In realtà chiunque visiti Istanbul oggi, non riesce a capire il motivo per cui la domanda di ingresso nell'UE dovrebbe essere respinta. Tuttavia è pur vero che quando si lascia la città per addentrarsi nelle zone rurali più povere e conservatrici, ci si rende conto che la questione è più complicata di quanto non sembri. Una cosa è certa: la domanda di adesione della Turchia all'UE ha cambiato per sempre il volto dell'intero paese. Le iniziative volte ad allineare la Turchia con i suoi vicini europei in materia di diritti umani, tutela ambientale, amministrazione dell'economia, libertà di parola e democrazia, hanno avuto importanti conseguenze, soprattutto ad Istanbul.

Istanbul porta dunque la grande responsabilità di essere la città-volano per l'adesione della Turchia all'Unione Europea. Non da poco è anche l'impegno assunto con il titolo di "Capitale europea della cultura 2010" conferito di recente ad Istanbul. La *mission* che la città si è prefissata per il titolo conferitole riguarda ancora una volta il miglioramento delle infrastrutture di trasporto collettivo (su ferro, su gomma e marittimo) contestualmente ad azioni di recupero urbano di alcuni quartieri e di restauro architettonico di oltre mille tra monumenti e palazzi storici.

A tale riguardo è necessario che il sistema imprenditoriale ed industriale di Istanbul supporti lo sforzo intrapreso dalle autorità politiche ed amministrative affinché i progetti in atto per il 2010 fungano da ulteriore volano per lo sviluppo socio-economico della città e di tutto il paese (<http://www.istanbul2010.org/en/>).

Il caso di Istanbul sottolinea il ruolo che la disciplina urbanistica è in grado di svolgere parallelamente alla progettazione e gestione delle infrastrutture di trasporto.

Negli ultimi dieci anni la Municipalità di Istanbul e lo Stato turco hanno modificato radicalmente l'approccio alla pianificazione ed al governo delle trasformazioni urbane optando per scelte integrate tra politiche di trasporto e politiche del territorio.

## Riferimenti Bibliografici

- AA.VV. (2007) "The effects of proposed bridges on urban macroform of Istanbul: a syntactic evaluation", in Acts of 6<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium, Istanbul.
- Baser B. and Kubat A. S. (2007) "A new landscape design strategy for creating continuous, perceptible and productive urban green; a case study of Kadiköy – Istanbul", in Acts of 6<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium, Istanbul.
- Cutini V. (2003) "Lines and Squares, Towards a Configurational Approach to the Morphology of Open Space", in Hanson J. (ed.) Proceeding, 4<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium, London.
- Lonely planet (2005) Istanbul, EDT, Torino.
- Moudon A.V. (1991) Public Street for Public Use, Columbia University Press.
- Ünlü A., Edgü E. (2007) "Comparative space syntax analysis of design strategies for Istanbul underground railway system", in Acts of 6<sup>th</sup> International Space Syntax Symposium, Istanbul.

## Referenze immagini

L'immagine di pagina 82 è tratta dalla mappa del servizio turistico di Istanbul.

La mappa a pagina 83 è tratta dal sito web <http://www.istanbul-ulasim.com.tr/>.