



Città vs Mobilità

TeMA
00.07

Osservatori

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
anno 0 - num. 0 - dicembre/2007 - pagg. 65-68

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

© Copyright dell'autore.

City vs Mobility

Giuseppe Mazzeo* e Rosa Anna La Rocca**

* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
Tel.: +39 081 7682315; Fax: +39 081 7682309
e-mail: gimazzeo@unina.it

** Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, P.le Tecchio 80
Università degli Studi di Napoli Federico II
Tel.: +39 081 7682315; Fax: +39 081 7682309
e-mail: larocca@unina.it

Il processo evolutivo della pianificazione

Quando nel 1955 Giovanni Astengo ebbe l'incarico per la redazione del Piano Regolatore di Assisi si trovò nella necessità di mettere a punto un metodo per l'analisi dell'evoluzione della città storica, finalizzata al successivo intervento di tutela¹. Tra le considerazioni svolte una è particolarmente interessante e mostra la formazione e la crescita della città umbra utilizzando come capisaldi temporali la città romana, la città medioevale sede comunale, la città creata dopo l'unità d'Italia, soprattutto a seguito della realizzazione della ferrovia. Astengo evidenziava come lo sviluppo urbano avvenuto negli ultimi cento anni aveva di gran lunga superato quello che si era realizzato nei duemila anni precedenti e come la connessione della cittadina alla rete ferroviaria aveva accelerato lo sviluppo del territorio.

Nell'analizzare l'evoluzione del settore disciplinare e nel delineare i suoi futuri campi di azione, si sostiene spesso che l'urbanistica si trova ad affrontare una nuova stagione della sua breve storia: se all'inizio si è interessata dell'espansione della città e della sua regolazione in presenza di forti problematiche e disuguaglianze, successivamente, fermatosi lo sviluppo, si è occupata (e si occupa ancora) di recupero e riqualificazione dello spazio urbanizzato. Una nuova fase è in formazione, ma è ancora indistinta nei termini e negli esiti: di cosa si occuperà l'urbanistica nel prossimo futuro? di territorio? di governo delle funzioni? di sviluppo delle infrastrutture? di sostenibilità? Di certo l'urbanistica dovrà trasformare il suo agire e gli strumenti della sua azione in quanto i problemi del territorio evolvono ma non scompaiono.

Per un nuovo rapporto territorio-mobilità

Una delle strade possibili nell'azione urbanistica risiede nella creazione e nell'approfondimento di uno spazio di indagine

Urban planning and mobility planning are two sectors that have acted with separated and opposite logics. In a more recent time the two sectors have researched new approaches on the base of the interaction and with the aim of correcting the main dysfunctions in the space. But this interaction is not enough and it is necessary to create new interactions based on the assumption that the communication networks do not create the demand, but the demand analysis is a derivative of an authentic knowledge of the territory and of its problems. In this relationship the network become a planning factor and it lose the character of a transportation project.

The processes of urban transformation are, today, more relevant than the processes of urban development; the transformations are increasingly new locations of functions. To the new functions follow the infrastructure necessary for a more efficient carrying out of the functions and for a more interesting position of the city in the international competition. The point is that can not be a one-sided decision (the transportistic decision) to define the project of networks and of junctions and, consequently, the urban spaces interested by the transformations.

The infrastructure can not define the demand, but the demand is one of the analytic factors to evaluate in a global view of transformation and management of the urban and territorial transformations.

e di intervento in cui territorio e mobilità affrontino le problematiche urbane e territoriali con un approccio innovativo. Finora i due settori hanno agito all'interno del territorio e della città secondo logiche prima separate e antitetiche, poi cercando interazioni minime finalizzate a correggere le principali disfunzioni che venivano a formarsi. È però evidente che da questa interazione è necessario passare ad un nuovo tipo di relazione basata sulla considerazione che non sono le reti a creare la domanda o ad inseguirla, ma la domanda discende da una reale conoscenza del territorio, delle sue problematiche e delle sue strategie di trasformazione. In questo tipo di rapporto, innovativo e contestuale nelle analisi e negli esiti, la rete diviene un fattore di tipo urbanistico e non una creazione del progetto trasportistico. In una situazione evolutiva in cui i processi di sviluppo urbano sono percentualmente ridottissimi, le

traformazioni più rilevanti consistono nella localizzazione e nella trasformazione di funzioni ed infrastrutture. Lo spazio urbano muta ma il mutamento interessa aspetti principalmente funzionali tra i quali sono da considerare i livelli di mobilità richiesti per lo svolgimento delle funzioni, in relazione anche al loro peso specifico. Ma non può essere una decisione unilaterale a determinare, mediante il progetto di reti e di nodi, quali sono i territori interessati dalle trasformazioni.

Questo perché l'utilizzazione funzionale degli spazi è da rapportare alle caratteristiche del territorio e quindi ad una analisi multidisciplinare in cui il ruolo dell'urbanista è fondamentale.

Il traguardo è arrivare ad affermare (e a praticare) che non deve essere l'infrastruttura a generare la domanda, bensì che la domanda rappresenta uno degli elementi da valutare all'interno di un processo complessivo indirizzato ad applicare strutture di governo delle trasformazioni territoriali.

Diverso è il problema quando si passa dalla città al territorio; a questo livello l'accumulazione di funzioni che si insediano nello spazio segue le linee di forza della rete di trasporto, soprattutto quella veicolare, e diviene più complesso creare aree omogenee per domanda ed offerta.

L'insostenibilità dei progetti di trasporto pubblico su vasta scala richiede la compresenza di trasporto pubblico e privato, per cui in questo caso si dovrà puntare su un uso sempre più massiccio di veicoli tecnologicamente innovativi e a basso impatto.

Un sistema di trasporti efficiente e flessibile è essenziale per lo sviluppo e la crescita economica e per il miglioramento della qualità della vita. Ma i sistemi di trasporto esistenti pongono significativi e crescenti sfide all'ambiente e alla salute umana e spesso falliscono nei loro obiettivi (*too much traffic kills traffic*). La fortissima crescita del trasporto su strada, di quello via mare e del trasporto aereo rappresenta la spinta primaria che sta dietro a questa contraddizione.

In Europa il settore dei trasporti è quello che consuma energia e produce gas serra con la massima velocità di crescita, anche se gli sviluppi delle tecnologie e dei carburanti hanno portato ad una diminuzione sensibile delle emissioni di una serie di inquinanti. Nonostante ciò la qualità dell'aria in molte città europee è bassa, mentre strade e ferrovie stanno parcellizzando le aree naturali e quelle agricole in ambiti sempre più ridotti. Inoltre, il rumore provocato dal traffico causa problemi alla salute umana e più di cento persone al giorno, in media, muoiono sulle strade europee.

Le politiche nel settore della mobilità riconoscono sempre di più la necessità di contenere la crescita del trasporto e di modificare le quote di mercato ricoperte dai diversi modi di trasporto: costi ragionevoli ed efficienti, investimenti finalizzati e una effettiva pianificazione dello spazio territoriale sono alcuni degli strumenti tecnico-politici che possono aiutare a raggiungere questo obiettivo.



Le aree urbane rappresentano le principali aree di impatto delle politiche dei trasporti, a causa della concentrazione spaziale di modi e mezzi e a causa della compresenza di funzioni ed attività spesso non compatibili con una efficiente mobilità.

Le città sono spesso viste come un immenso motore che drena risorse ambientali, anche se, per alcune caratteristiche, la concentrazione è un fattore positivo: ad esempio, in relazione all'uso del suolo o al consumo di energia pro-capite, mentre i sistemi infrastrutturali beneficiano di maggiori economie di scala. Di contro si segnalano i problemi già citati in precedenza, connessi all'elevato livello di inquinamento dell'aria, al rumore o alla scarsa accessibilità agli spazi aperti. Le città rappresentano lo spazio di maggiore criticità ambientale nel mondo e in Europa. Nel nostro continente sul 25% del territorio complessivo vive il 70% della popolazione. Inoltre la prima percentuale cresce più velocemente della seconda: ne deriva il fenomeno dello *sprawl* urbano che riduce i benefici ambientali ed accresce i costi delle città, in particolare perché incrementa l'uso del trasporto privato e lo sfruttamento del suolo.

Gli obiettivi della sezione Osservatori

La sezione Osservatori vuole segnalare e analizzare le tendenze in atto a livello nazionale ed internazionale in quell'area di confine interdisciplinare che è rappresentato dalla interazione tra governo del territorio e mobilità. Gli eventi in atto e gli approfondimenti che saranno svolti in essa avranno quattro obiettivi primari:

- informare sulle problematiche in atto, sulle tendenze e sui processi evolutivi;
- indagare sui percorsi che mettono in luce le relazioni avanzate tra i due campi disciplinari;
- esplorare i campi di interazione, le esperienze e le applicazioni possibili;

- evidenziare i processi di interazione, gli avanzamenti disciplinari ma anche, se presenti, le sconfitte e gli arretramenti.

Dalla determinazione di nuovi rapporti tra governo del territorio e mobilità derivano alcune delle principali sfide che ci attendono nel prossimo futuro; due in particolare sono quelle che si vuole approfondire: la sfida dell'efficienza delle città e dei territori e la sfida della sostenibilità ambientale del sistema delle comunicazioni.

Entrambe evidenziano un tratto comune, ossia la necessità di ripensare al modo come la gestione dei trasporti è stata attuata finora, verificando la possibilità e la necessità di ridurre il complessivo impatto dei trasporti senza ridurre l'efficacia del servizio.

Tale assunto di base si ripropone a tutte le scale (di quartiere, urbana, metropolitana, territoriale) e in relazione alle funzioni e ai mezzi coinvolti. Senza dimenticare che l'uomo è al centro dello spazio e qualunque attività ruota intorno alla ricerca del suo massimo benessere.

All'interno della rivista il compito della sezione è di stimolare al massimo la circolazione delle idee e la definizione di punti di vista nuovi.

Per questo motivo nella sezione saranno presenti una serie di riferimenti ricorrenti da cui si ritiene sia più probabile riuscire a ricavare elementi per la costruzione di questo per-

corso evolutivo indirizzato alla individuazione di nuove e più avanzate interazioni.

Questi riferimenti sono la ricerca, gli atti di pianificazione, le azioni e le applicazioni, analizzate ed approfondite sia per la loro capacità di risposta sistematica a problemi di mobilità urbana e territoriale, che per la loro attenzione agli aspetti di sostenibilità ambientale, oltre che progettuale, dell'intervento.

La ricerca ha il compito di esplorare nuove connessioni tra gli elementi del sistema urbano/territoriale, gli atti di pianificazione hanno lo scopo di definire le migliori condizioni per l'evoluzione di un ambito più o meno vasto, le azioni e le applicazioni approfondiscono e progettano l'intervento puntuale che, come elemento di un sistema più complesso, attua un momento del processo di pianificazione.

Ciascuno di questi riferimenti si connota per gli elementi in essi presenti per cui si ritiene che da essi possano venire contributi interessanti alla costruzione del percorso processuale che si è delineato in precedenza e che si intende sviluppare nel tempo.

Da quanto detto deriva che ciascuna delle sotto-sezioni che fanno parte degli Osservatori, sulla base dello spirito unitario che vuole caratterizzare la rivista, dovrà interessarsi di uno specifico punto di vista individuandone gli elementi caratterizzanti.



La sezione è costruita principalmente grazie alle ricerche compiute da un gruppo di giovani ricercatori che, ciascuno per la propria sotto-sezione, scandagliano le esperienze in atto allo scopo di individuare cosa si muove lungo la linea di confine che esiste tra mobilità ed urbanistica.

La sotto-sezione "Web", redatta da Cristina Calenda, propone, di volta in volta, una analisi di siti Internet che si occupano del settore della mobilità e delle sue interazioni con il territorio. La sotto-sezione analizza ed approfondisce il contenuto dei siti individuando nello specifico gli elementi di connessione con la rivista TeMA.

La sotto-sezione "Pubblicazioni", redatta da Fiorella de Ciutiis, propone una rassegna ragionata delle novità editoriali nazionali ed internazionali (volumi, saggi, articoli, atti, riviste) più significative. Per ciascuna pubblicazione segnalata è fornita una breve descrizione dei contenuti. Tra le segnalazioni, una riguarda riviste *on-line*, in ragione della prossimità editoriale con questa rivista e con l'interesse che essa ha verso iniziative similari.

La sotto-sezione "Normativa" propone un aggiornamento sulla normativa europea, nazionale e regionale, evidenziando, in questo modo, il processo di adeguamento normativo agli sviluppi del pensiero scientifico e tecnico.

La sotto-sezione "Pratiche urbanistiche", curata da Loredana C. Travascio, propone le esperienze più significative relativamente a piani urbanistici generali ed operativi e a strumenti di settore.

La sotto-sezione vuole indagare sia le novità connesse a strumenti tradizionali che la messa a punto di nuovi processi di governo che consentano di arrivare a stati più avanzati, ossia le pratiche più innovative, gli strumenti, gli accordi e tutte le innovazioni che vengono ad essere proposte nella continua evoluzione delle pratiche gestionali.

La sotto-sezione "Napoli 2011", curata da Daniela Cerrone, rappresenta un osservatorio privilegiato sulle trasformazioni in atto ed in previsione nella città di Napoli.

Segnala gli atti, i programmi, le pratiche e tutte le iniziative di pianificazione e programmazione degli interventi inerenti il "caso Napoli".

Infine, la sotto-sezione "News ed eventi", curata da Emilia G. Trifiletti, ha il compito di segnalare informazioni utili a delineare l'attualità nel settore. A questo scopo le news riportano informazioni su convegni, conferenze, seminari, mostre e *vernissage* (svolti, in atto o in programma). Gli eventi si occupano di informazioni connesse a *call for papers*, concorsi, corsi di formazione, corsi di aggiornamento e *master*.

Un'ultima considerazione da fare è relativa alla struttura della sezione. Essa è costruita in modo da essere chiaramente riconoscibile nella sua articolazione e nei suoi interessi ma, al contempo, sufficientemente flessibile da rendere possibile contenuti adattabili alle finalità della rivista e al "grado di specializzazione" dei singoli numeri. Essa, inoltre, consente di evidenziare argomenti e di individuare spunti che possono essere tema di approfondimenti più marcati nei numeri successivi ed in altre sezioni della rivista.

Note

- 1 Il Piano Regolatore di Assisi è uno degli strumenti che più hanno influenzato la cultura del recupero in Italia, in ragione della sperimentazione di metodologie che sono diventate patrimonio applicativo di una generazione di strumenti urbanistici.

In questo numero

Cristina Calenda analizza i siti web Ricerche trasporti, Euromobility (associazione dei mobility manager), EPOMM e Città mobile. Fiorella de Ciutiis analizza le pubblicazioni Osservatorio sulle politiche per la mobilità sostenibile, *Transport and environment: facing a dilemma* (TERM 2005, EEA Report 3/2006), *World Review of Road Pricing (Phase 2: final report)* e la rivista *on line Transport Quarterly*. La sotto-sezione normativa analizza la Legge 340 del 24/11/2000 (i piani urbani della mobilità) ed effettua un confronto delle norme nel settore della mobilità in vigore in alcuni paesi europei. Loredana C. Travascio (Pratiche urbanistiche) analizza il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, il Piano Regionale dei Trasporti dell'Umbria, il Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia-Romagna e il Piano di Governo del Territorio di Milano. Daniela Cerrone si occupa in Napoli 2011 della linea 6 della Metropolitana di Napoli, sia in relazione all'inaugurazione del primo tratto che al finanziamento della tratta Mergellina-Municipio. Inoltre si occupa dell'approvazione in consiglio comunale del Piano delle 100 stazioni. Emilia G. Trifiletti (News ed eventi) affronta i poteri commissariali in tema di mobilità, del XIV convegno SIDT, della mostra di Robert Moss e dell'Eddington Transport Study.

Riferimenti bibliografici

- Astengo G. (1958) "Assisi: salvaguardia e rinascita", *Urbanistica*, n. 24-25, settembre, pp. 10-13.
- Ben-Akiva M. (2000) "Evolution of Urban Transportation Planning Methodology", in R. Papa, *Lezioni di urbanistica*, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio, Università di Napoli Federico II, Napoli, pp. 147-150.
- European Environment Agency (2006) *Urban sprawl in Europe*, Report 10/2006, EEA, Copenhagen.
- Hall P. (1992) *Urban and Regional Planning*, Routledge, London.

Riferimenti immagini

- Le immagini di pagina 65 e 66 sono tratte dal sito web <http://www.europaconcorsi.com>; l'immagine di pagina 67 è tratta dal sito web <http://photos.net> ed è di Nick Karagiaouglou.