



# Approcci innovativi alla mobilità urbana: il caso di Istanbul

## Innovative Approaches to Urban Mobility: Istanbul as Case-Study

**Cecilia Scoppetta**

DPTU Dipartimento Interateneo di Pianificazione Territoriale e Urbanistica  
Università La Sapienza - Roma  
e-mail: [ceciliascoppetta@tiscali.it](mailto:ceciliascoppetta@tiscali.it)

### Il ruolo del sistema delle infrastrutture per la mobilità nella costruzione di una forma urbana fuori controllo

Negli ultimi sessant'anni la crescita di Istanbul è stata certamente più veloce delle strategie di pianificazione che man mano venivano messe in campo (Cinà 2008): si è passati dai 806.863 abitanti del 1950 ai 12.573.836 del 2007, cioè il 18% dell'intera popolazione turca.

Si tratta, in realtà, di una crescita continua e –con l'eccezione di una flessione dovuta al conflitto mondiale– inarrestabile, dovuta ad un esodo rurale di proporzioni bibliche, nei cui confronti l'azione politica ha sempre risposto con l'immissione sul mercato di nuovi suoli urbani e peri-urbani, al fine di smorzare le tensioni sociali.

Parallelamente, a partire dal 1950, si è inoltre assistito ad una inversione di tendenza per quanto riguarda l'investimento pubblico, più orientato verso il finanziamento di autostrade e superstrade in luogo di ferrovie e tramvie. Un esempio, in questo senso, è costituito dalla costruzione della Vatan road e della Millet road, che hanno comportato l'eliminazione delle linee tranviarie preesistenti.

Si può dire che –sebbene proprio lo sviluppo della viabilità su gomma abbia certamente costituito un fattore-chiave dell'incontrollata espansione urbana la quale, a sua volta, ha certamente provocato un aumento del traffico– nelle diverse strategie di pianificazione messe in campo nel corso del tempo si è paradossalmente continuato a ricercare la soluzione a tali problemi in quella che non era altro che la loro causa originaria, cioè nella previsione di nuove arterie stradali.

A fronte dell'incapacità degli strumenti di pianificazione – d'ispirazione prevalentemente francese, con l'apertura di *boulevard*– di controllare e regolare la crescita urbana, già nel 1947 erano infatti comparse le *gecekondu* ("case costruite in una notte"), punto di arrivo per gli immigrati dalle campagne, che diventerà a poco a poco la "normale"

Istanbul is one of the oldest metropolises of the world, standing upon two continents, but its modern history, which is linked to planning exercise, can be traced back to the beginning of the last century. In fact, the industrialization was the most attractive factor for people without job, living in the underdeveloped rural regions of the country, bringing serious problems to the city: urban sprawl, unemployment, insufficient infrastructures and public services and, over all, the illegal settlements called *gecekondu* (built-in-a-night houses), located in the outskirts of the urban area. In general, the growth goes over forward three branches, which are population, land use and transportation network, but it is possible to recognize in the linear form the influence of mobility factors: ferry, railways and highways.

The current structure of the metropolitan area of Istanbul clearly shows the relationship between the mobility system and an uncontrolled urban sprawl.

Starting from 1950 public investments have been oriented towards the construction of urban highways as an answer to the increasing exodus of rural population and to the related occupation of urban soils. In this sense, many authors underline how the proposed solutions and the reasons of the problems paradoxically tend to coincide.

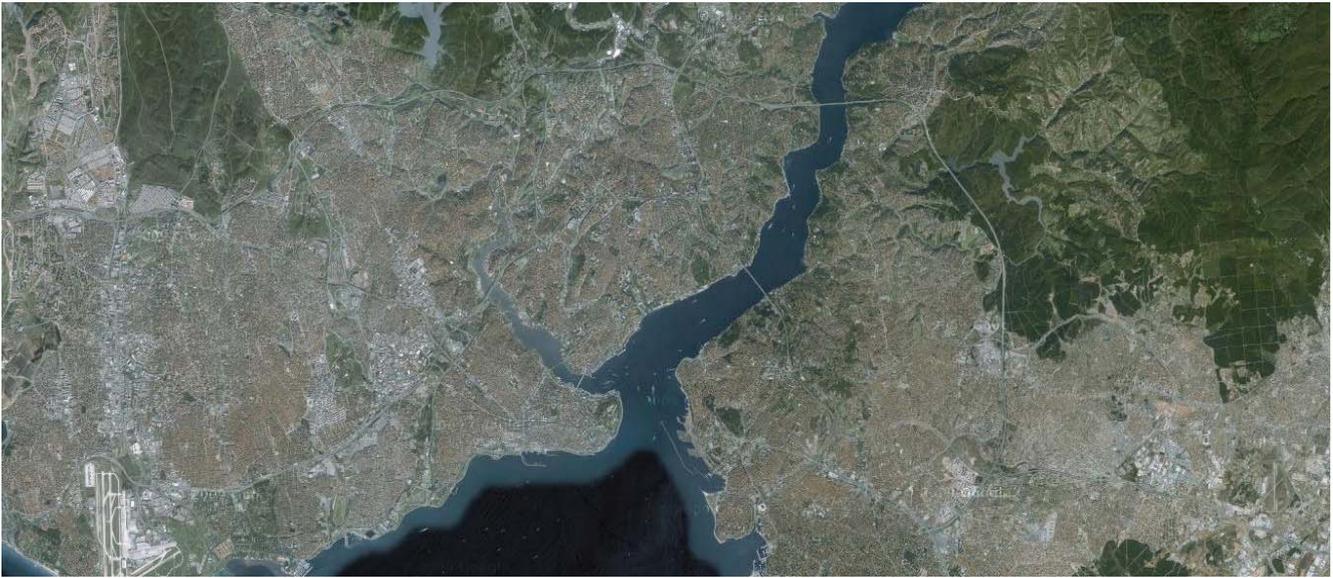
On the other hand, planning tools which have been used in the past have proved ineffective and have produced a largely illegal and ungovernable city.

In fact, it is possible to describe the evolution of city planning as a result of the difficult to apply planning and development tools successfully experienced in the European countries but not adequately conceived with regards to the local social and economic structure of Istanbul. In particular, polycentrism, which has been largely evocated in planning tools – think of Sir Patrick Abercrombie's proposals, at the middle of the Fifties, or of Luigi Piccinato's plan of the metropolitan area (1969) – has constantly exceeded by the diffusion of illegal settlements.

It probably means that changes are faster than the duration required for the processes which are used in planning and transportation organization.

Also the new tools, as strategic plan and urban project, seem to show their limits. A larger integration between still sectoral urban policies can contribute to the definition of innovative approaches. An example is given by the pilot project "Street are Ours, One Day a Month": the slogan "moving people is more important than moving cars" clearly shows the "communicative" dimension of the initiative, aimed at the experimentation of innovative forms of alternative mobility in the framework of a broader involvement of inhabitants in planning choices.

In this sense, the pilot project is oriented towards a reinforcement of the meanings related to the concept of proximity, involving not only mobility issues, but also those of community and local identity.



Negli ultimi sessant'anni la popolazione di Istanbul è cresciuta dai 806.863 abitanti del 1950 ai 12.573.836 del 2007, cioè il 18% dell'intera popolazione turca.

modalità di una smisurata espansione urbana. La metropoli marginale che ne è derivata –che, già agli inizi degli anni '60, è composta da 120.000 costruzioni illegali– è frutto di puntuali e disparate convenienze insediative la cui logica, apparentemente inesistente, sembra invece emergere soprattutto in rapporto al procedere della realizzazione della rete infrastrutturale e, soprattutto, della rete della mobilità privata.

Alla stessa logica, del resto, sembrano rispondere anche il successivo processo di sostituzione delle *gecekondu* con insediamenti intensivi, frutto della speculazione edilizia e fondiaria. Alla costruzione del primo (1973) e del secondo (1989) ponte sul Bosforo, con le relative *highways*, corrisponde, ad esempio, il processo di progressiva sostituzione degli insediamenti illegali con edifici multipiano ad alta densità abitativa, che ha peggiorato notevolmente la situazione della congestione urbana.

Non a caso, Kalkan e Cetiz (Kalkan e Cetiz 2004) identificano, tra le cause dell'accelerazione del processo di *sprawl* di Istanbul, proprio il sistema della viabilità di cintura (1972) e la sua connessione con l'attraversamento dello Stretto, che avrebbero anche favorito la compromissione dei bacini idrici, delle foreste e delle aree agricole, così come tendono a sottolineare come proprio il successivo tentativo di adeguamento della struttura del sistema della mobilità ad una idea di metropoli realmente policentrica abbia contribuito a modificare i comportamenti insediativi.

In questo senso, anche l'apertura del Fatih Sultan Mehmet Bridge, nel 1989 –con la realizzazione, negli anni successivi, della seconda generazione del sistema di arterie di cintura– non avrebbe affatto contribuito alla soluzione dei problemi, ma, piuttosto, al loro aggravarsi. E' più che evidente, del resto, lo strettissimo rapporto tra l'attuale forma urbana

lineare di Istanbul e le due direttrici di sviluppo, costituite dall'autostrada costiera E-5, connessa al primo ponte sul Bosforo, e dall'autostrada più interna (TEM), collegata al secondo ponte: una forma urbana, cioè, che racconta di un policentrismo evocato negli strumenti di pianificazione ma, nei fatti, letteralmente "sommerso" dall'avanzare incontrollato della città illegale.

### Il sistema della mobilità nell'area metropolitana di Istanbul

Il risultato è che, nel 2007, mentre la rete su ferro è di soli 137 km, quella della mobilità su gomma è di 26.068 km, di cui 5.642 km di autostrade e superstrade statali, 3.501 km di viabilità urbana principale e 21.925 km di viabilità urbana secondaria e minore, comprendente anche la rete rurale. Per quanto riguarda, invece, la rete su ferro, questa costituita da 13 sistemi ferroviari, con 72 km di linee suburbane e da soli 63 km tecnicamente adeguati nel tratto urbano. Questa enorme espansione della viabilità ha, inoltre, comportato un incremento dell'uso e della proprietà di autoveicoli privati: tra il 1965 e il 2007 si passa da 54.566 a 2.570.559 veicoli (cioè una quantità 47 volte maggiore) e da 2.293.823 a 12.573.836 abitanti (cioè una quantità 5,5 volte maggiore), con un incremento del rapporto tra veicoli e abitanti dal 2,4% al 20,4%.

Invece, gli spostamenti su ferro costituiscono il 5,1% del totale degli spostamenti complessivi ed il 7,7% dell'insieme degli spostamenti mediante trasporto pubblico.

E' quindi chiaro che gli spostamenti veicolari costituiscono l'elemento predominante nel sistema della mobilità della città di Istanbul.

Allo stesso tempo, l'offerta del servizio pubblico è decisamente lontana dalle medie europee ed è basata essenzialmente sui bus municipali, che trasportano circa 2 milioni di passeggeri al giorno, ai quali si affianca il sistema "pre-metro" (con 18 km di sviluppo e 160.000 passeggeri l giorno) e la ferrovia leggera, con 11 km di linea e 140.000 passeggeri al giorno.

La metropolitana, infine, consiste in una linea di appena 7 km e trasporta 25.000 passeggeri al giorno. Da 13 anni Istanbul dispone, inoltre, di un sistema di tre reti ferroviarie che tuttavia, con 325.000 passeggeri al giorno, non funziona al pieno delle sue capacità e non è efficacemente integrato con le altre modalità di trasporto.

### Il sistema delle infrastrutture per la mobilità tra piano strategico e progetti urbani

Nel 1995 Istanbul si è dotata di un nuovo strumento di pianificazione –l'Istanbul Metropolitan Area Sub-Region Master Plan– le cui previsioni, proiettate al 2010, sono state

La rete su ferro dell'area metropolitana di Istanbul è costituita da 13 sistemi ferroviari, con 72 km di linee suburbane e da soli 63 km tecnicamente adeguati nel tratto urbano, mentre la rete viaria supera i 26.000 km, di cui 5.642 km di autostrade e superstrade statali, 3.501 km di viabilità urbana principale e 21.925 km di viabilità urbana.

parzialmente disattese anche a causa del terremoto del 1999, che ha necessariamente spostato le scelte insediative verso aree a minor rischio sismico.

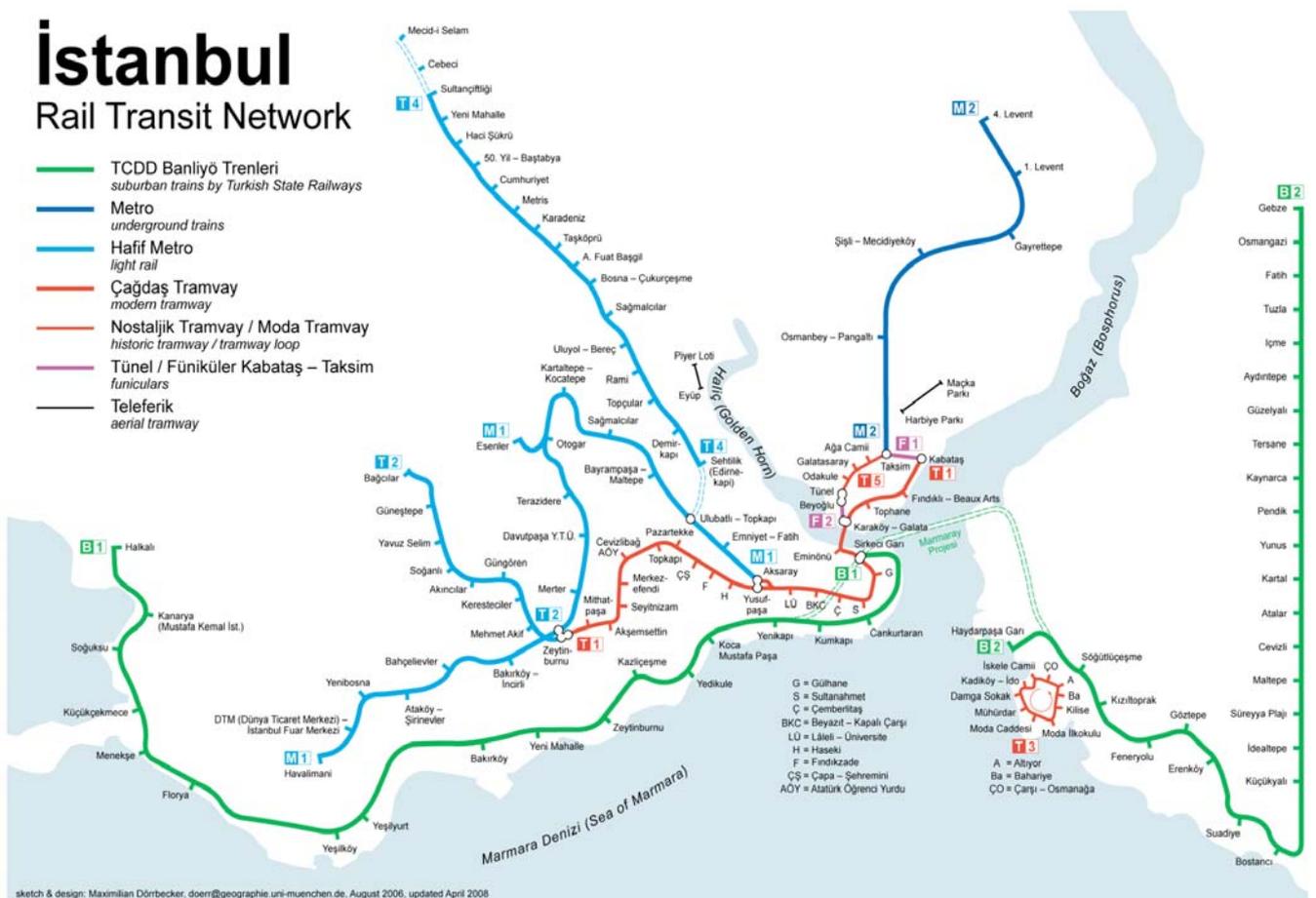
L'Istanbul Metropolitan Area Master Plan, elaborato dall'Istanbul Metropolitan Planning (IMP) ha quindi aggiornato il precedente piano del 1995 individuando, quale area metropolitana, un ambito territoriale ben più ampio, ma è stato invalidato con una sentenza della Corte di Istanbul del 2008.

Mentre, quindi, continua ad essere vigente il piano del 1995, l'IMP ha avviato un processo di pianificazione secondo un approccio strategico basato sullo strumento operativo del progetto urbano, del quale viene contestata (Karaman 2008) la scarsa trasparenza delle scelte, soprattutto in rapporto ai fenomeni, sempre più evidenti, di segregazione urbana.

Soprattutto per quanto riguarda il sistema della mobilità, sul cui rafforzamento ovviamente si fondava la rinnovata concezione policentrica del piano del 1995, l'approccio puntuale del progetto urbano sembra mostrare i suoi limiti. Un esempio, in questo senso, è costituito dai due progetti riguardanti le aree portuali di Haydarpasa e di Galata. Il

## Istanbul Rail Transit Network

- TCDD Banliyö Trenleri  
*suburban trains by Turkish State Railways*
- Metro  
*underground trains*
- Hafif Metro  
*light rail*
- Çağdaş Tramvay  
*modern tramway*
- Nostaljik Tramvay / Moda Tramvay  
*historic tramway / tramway loop*
- Tünel / Füniküler Kabataş – Taksim  
*funiculars*
- Teleferik  
*aerial tramway*



sketch & design: Maximilian Dörrbecker, doerr@geographie.uni-muenchen.de, August 2006, updated April 2008



Un progetto-pilota della città di Istanbul è stato sviluppato in relazione alla VII *Towards Carfree Cities Conference*, con lo slogan "moving people is more important than moving cars".

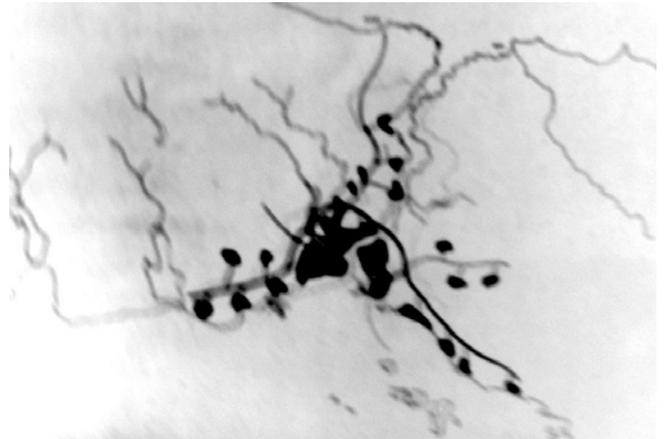
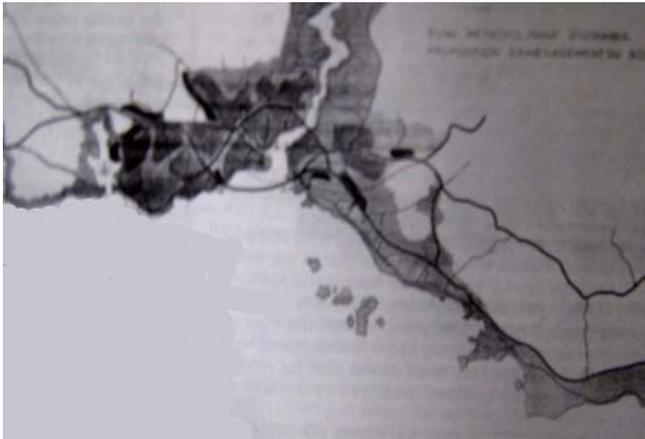
riferimento privilegiato è costituito dagli interventi realizzati in Europa in relazione alle esigenze di riconversione delle aree ex-industriali dismesse: si pensi ai casi francesi di Euroville o di Lione, dei *docklands* londinesi, dell'area di Atocha a Madrid, della riqualificazione delle aree portuali di Rotterdam. In entrambi i casi, infatti, l'intervento proposto muove dalla presenza di un'infrastruttura di trasporto da sottoporre ad un adeguamento che ne migliori l'efficienza, ma che, in realtà, finisce per costituire il pretesto per operazioni speculative di altra natura, per la cui realizzazione, basata sul finanziamento privato, sono naturalmente prevedibili tempi più veloci di quelli dell'intervento pubblico sul nodo della rete infrastrutturale: si pensi, ad esempio, alla questione dell'acquisizione delle aree, spesso occupate da insediamenti illegali, con le conseguenti e prevedibili tensioni sociali. La principale critica a questi progetti investe, inoltre, la questione dell'assenza di relazione tra tali interventi puntuali ed il più ampio piano strategico per l'area metropolitana, basato ancora una volta sulla questione "storica" di una decentralizzazione policentrica, la cui "ossatura" dovrebbe consistere in una rete infrastrutturale potenziata sia sotto il profilo di un migliore funzionamento dell'esistente sia riguardo alla realizzazione, entro il 2023, di una più estesa rete su

ferro, sotterranea e di superficie, il cui nodo principale continua tuttavia ad essere il porto di Ambarli, situato in una zona rivelatasi, dopo il terremoto del 1999, ad altissimo rischio sismico e troppo stretta per consentire l'espansione prevista e, soprattutto, la connessione con la linea ferroviaria Halkali-Edirne, riducendo l'attuale congestione.

Il porto di Haydarpasa, invece, si trova in un'ottima posizione strategica, all'ingresso del Bosforo, sulla più industrializzata sponda asiatica ed in stretta connessione con la rete ferroviaria, la cui efficienza, tuttavia, andrebbe potenziata in rapporto all'attuale sovraccarico, con pesanti ricadute sulla congestione urbana.

La "sfasatura" tra piano e progetto ha determinato una situazione paradossale: poiché la priorità del piano è, in ogni caso, il porto di Ambarli, il progetto di riqualificazione del porto di Haydarpasa è stato avviato solamente per quanto riguarda gli aspetti non inerenti la rete infrastrutturale, i quali, tuttavia, comportano un aumento notevole della congestione urbana.

D'altra parte, però, le ricadute più importanti del Marmaray Project –cioè il più rilevante investimento pubblico avviato in Turchia negli ultimi dieci anni, riguardante una linea ferroviaria veloce di connessione tra Istanbul e Ankara–



Il tema dell'attraversamento del Bosforo sembra essere una costante che ritorna incessantemente. Non a caso, il progetto del primo ponte sul Bosforo costituisce l'elemento-chiave del piano per l'area metropolitana di Luigi Piccinato, del 1967.

investono soprattutto l'area del porto di Haydarpasa (e non quella di Ambarli).

#### **Alcuni approcci innovativi al tema della mobilità urbana e metropolitana**

Un aspetto peculiare della città di Istanbul è il suo consistere in due penisole e nell'aver due vie d'acqua interne: il Bosforo e Haliç, le cui potenzialità in termini di interconnessione tra le parti sono più che evidenti.

Tuttavia gli spostamenti via mare costituiscono solo il 2,1% del totale degli spostamenti veicolari ed il 3,2% degli spostamenti mediante trasporto pubblico. Si tratta di una percentuale che risulta essere invariata negli ultimi 20 anni. Altrettanto si può dire riguardo alla porzione di attraversamento via mare (18,76%), in forte diminuzione rispetto al passato (il 40% nel 1985), in rapporto a quella, decisamente più consistente, che avviene mediante la viabilità su gomma (81,24%).

C'è inoltre da sottolineare che, nel dibattito sullo sviluppo della città di Istanbul, il tema dell'attraversamento del Bosforo sembra essere una costante che ritorna incessantemente. Non a caso, il progetto del primo ponte sul Bosforo costituisce l'elemento-chiave del piano per l'area metropolitana di Luigi Piccinato, del 1967, basato sugli *standards* modernisti europei e sulla realizzazione di città satellite sulla costa del mar di Marmara, lungo le direttrici per Edirne e per Ankara.

In realtà, molti degli studi più recenti mostrano con chiarezza come l'attraversamento del Bosforo non costituisca certamente il problema principale del sistema dei trasporti della città di Istanbul.

Nel 2006, infatti, solo l'11% dell'insieme degli spostamenti avviene tra le due sponde. Eppure, ancora oggi, ogni qualvolta che viene affrontato il problema della congestione

urbana e del traffico, la questione dell'attraversamento del Bosforo e della necessità di un terzo ponte torna inevitabilmente ed insistentemente ad emergere.

Anche il piano del 1995, infatti, propone una migliore integrazione viaria e funzionale tra le due parti della città mediante la previsione di un terzo ponte sul Bosforo –che certamente giocherebbe un ruolo negativo sulle aree naturali a nord della città– o, in alternativa, attraverso la costruzione di un tunnel sub-alveo, legata al più ampio Marmaray Project.

Nel trattare la questione della necessità d'integrazione tra le diverse modalità di spostamento quale fattore-chiave per il ripensamento dell'intero sistema dei trasporti dell'area metropolitana di Istanbul, Ustunda (Ustunda 2008) sottolinea il possibile ruolo che potrebbe essere efficacemente svolto dagli attraversamenti marittimi del Bosforo, oltre tutto certamente meno onerosi di un eventuale terzo ponte, il cui effetto, come nel passato, sarebbe quello di aumentare il volume di traffico anziché ridurlo.

Tale potenzialità, insita nella stessa struttura fisica e nella collocazione geografica della città, andrebbe, tuttavia, inquadrata all'interno di un più generale ripensamento dell'intero sistema, basato su un approccio innovativo non soltanto sotto il profilo tecnico, ma anche dal punto di vista culturale.

Un riferimento importante in questo senso è costituito dall'iniziativa "Street are Ours, One Day a Month", cioè un progetto-pilota sviluppato in relazione alla VII *Towards Carfree Cities Conference*, le cui precedenti edizioni –tutte riguardanti il tema della ricerca di strategie alternative alla "dipendenza da automobile"– si erano svolte a Lione, Timisoara, Praga, Berlino, Budapest e Bogotà. Il progetto-pilota, promosso dalla Municipalità di Istanbul, dalla Mimar Sinan Fine Arts University e dalla Turkey Traffic Safety Association, è stato avviato agli inizi del 2007 e per l'intero

anno che ha preceduto la Conferenza, nell'ambito della quale è stato presentato come *best-practice*, ha interessato diversi quartieri di Istanbul, coinvolgendo cittadini, tecnici e professionisti, autorità locali e governative ed ONG, oltre a numerosi media, anche di livello nazionale.

I motivi d'interesse del progetto risiedono nel fatto che il tema della mobilità non viene affrontato in modo "settoriale", ma è visto come elemento cruciale per il raggiungimento di una migliore qualità della vita in ambito urbano.

Lo stesso slogan utilizzato – "*moving people is more important than moving cars*" – indica chiaramente la dimensione "comunicativa" dell'iniziativa, finalizzata alla sperimentazione di forme innovative di mobilità alternativa ma anche di partecipazione alle scelte – riguardanti non soltanto il tema dei trasporti – attraverso la ri-appropriazione dello spazio pubblico normalmente sottratto dal traffico agli usi collettivi.

Attraverso il dibattito incentrato sui due concetti, non necessariamente contrapposti, di "mobilità" e di "prossimità",



l'obiettivo del progetto è la costruzione di una consapevolezza della "dipendenza da automobile" tale da consentire la condivisione di scelte in merito, ad esempio, a forme di limitazioni della sosta o del transito veicolare, di incentivazione di modalità alternative di spostamento, a misure volte a contrastare l'inquinamento ed il degrado ambientale.

### Riferimenti Bibliografici

- Cinà G. (2008) "Identità e innovazione, crescita incontrollata e protezione dei centri storici", *urbanistica pvs*, n.50.
- Erbas E. (2008) "Galata and Haydarpaşa Port. Port regeneration and sustainable development after 2000", *urbanistica pvs*, n.50.
- General Directorate of Highways (2008) Ministry of Public Works and Settlements, available at: <http://www.kgm.gov.tr>
- Gerçek H., Sengül S. (2007) *Assessment of the Change in Passengers Mobility in the Last Ten Years within the Framework of the Interaction between Land Use and Transportation*, 7<sup>th</sup> TransporTechnical University, September 19-21, Istanbul.
- Gerçek H., Demir O. (2006-2007) *Transport and Feasibility Etudes for Rail System Projects*, Istanbul Metropolitan Municipality, Istanbul.
- IMP-Istanbul Metropolitan Planning and Urban Design Center (2008) Istanbul Metropolitan Municipality, Right to Information, Istanbul.
- Istanbul Metropolitan Municipality and Japan International Cooperation Agency (2007) *The Study on Integrated Urban Transportation Master Plan for Istanbul Metropolitan Area in the Republic of Turkey*, Progress Report, Istanbul.
- Kalkan S., Cetiz S. (2004) *Istanbul Metropolitan Area and the Structural Change Experienced within this Area*, 28<sup>th</sup> Colloquium of World Town Planning Day, Middle East Technical University, Ankara, November 8-10, available at: <http://www.kentli.org/makale/yapisal.htm>.
- Karaman A., Özgür E.F. (2008) "Urban projects in Istanbul. A critical assessment on critical development", *urbanistica pvs*, n.50.
- Oral M. (2008) *Assessments and Suggestions on Sea Transportation in Istanbul*, Master of Science Dissertation, Istanbul Technical University Institute of Science and Technology, Istanbul.
- Sahin I., Ersoy D. (2005) *On the Effects of Bridges Crossing the Bosphorus Strait in Istanbul*, Proceedings of 6<sup>th</sup> Congress on Transportation, TMMOB-Turkish Chamber of Civil Engineers, May 23-25, Istanbul.
- Sengül S. (2007) *Effects of the Change in Land Use on Transportation Demand in Istanbul*, Master of Science Dissertation, Istanbul Technical University Institute of Science and Technology, Istanbul.
- Turkish Statistical Institute, 2008, available at: <http://www.tuik.gov.tr>.
- Ustunda K. (2008) "Rethinking Istanbul transportation system. Mobility trends, aimed solutions", *urbanistica pvs*, n.50.
- Verbas I. O. (2008) *Assessment of Sustainability of the Transportation System in Istanbul*, Master of Science Dissertation, Istanbul Technical University Institute of Science and Technology, Istanbul.

### Referenze immagini

Le immagini a pagg. 91, 95 e 96 sono dell'autrice. L'immagine a pag. 93 è tratta dal sito <http://www.wikimedia.org>. L'immagine a pag. 92 è tratta dal sito <http://maps.google.it/maps?hl=it&q=istanbul&um=1&ie=UTF-8&sa=N&tab=wl>. L'immagine a pag. 94 è della mediateca DiPIST.