CONDIVISIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI E RECUPERO DELLA LORO FUNZIONE SOCIALE

Enrico Bonfatti, *Nuova Mobilità* e Valeria Di Blasio, *Associazione NoAuto*

ABSTRACT:
Public spaces' sharing and rescue of their social functions

During the last few decades our towns and cities have been trying to restore an healthy urban environment shrinking spaces previously given up to cars. Starting in the early 70s many attempts have been made in order to improve safety and quality of life: from pedestrian, cycling and transit dedicated facilities to traffic calming measures and lower speed limits this new kind of urban design is now trying to mingle rather than segregate different road users. Shared space is maybe a leading edge concept in this field: with its strong focus on the difference between public realm and traffic realm's features it can serve the latter as well as the previous. In the final part of this report we try to draft a shared space proposal for a new suburban neighborhood that's being built in Rome.

Lo scenario

Stiamo assistendo in questi anni a una ripresa delle conflittualità tra utilizzi diversi degli spazi urbani: sono sempre di più i quartieri e le città dove si fanno avanti proposte di valorizzazione di vie e piazze che rivendicano una diversa organizzazione dello spazio in funzione del miglioramento della sicurezza e del comfort di un particolare tipo di utenza. In altre parole siamo di fronte a un recupero della consapevolezza della differenza tra una piazza e un parcheggio, tra una via e un'autostrada, che 70 anni di progettazione urbana hanno spesso ignorato.

Le funzioni di uno spazio urbano

A cosa serve una strada? La risposta più ovvia è: a garantire lo scorrimento dei flussi di traffico (che non è necessariamente motorizzato, privato ed individuale). Ma questa definizione non è sufficiente. Un'altra

funzione delle strade è quella di garantire l'accessibilità, cioè la possibilità di raggiungere comodamente le destinazioni che su di essa si affacciano. Inoltre una strada può essere un luogo di valore in sé, dove valga la pena stare per i più svariati motivi.
Queste altre funzioni sono di fatto in conflitto con le esigenze dei flussi veicolari motorizzati di attraversamento, che solitamente scorrono ad alte velocità. Ignorare questi conflitti significa condannare le strade urbane all'insicurezza e di conseguenza all'abbandono.
Ma c'è di più. Considerare una via alla stregua di una superstrada porta a non realizzare nemmeno l'unico obiettivo che si vuole raggiungere: quell'inafferrabile "fluidificazione del traffico" che ha ormai tutte le caratteristiche di una vera e propria leggenda urbana.

La riscoperta delle città

A partire dagli anni Settanta si è cominciato a mettere in discussione questa visione riduttiva degli spazi pubblici, attraverso misure che segregassero le diverse tipologie di utenza: spazi pedonali, corsie preferenziali, piste ciclabili.
Successivamente ci si è accorti dei limiti di questa impostazione in quanto in uno spazio urbano scarso per definizione spesso non è possibile garantire ad ogni utente uno spazio dedicato, quindi si sono cominciate a introdurre misure di "traffic calming" (cunette, chicanes, restringimenti di carreggiata) e di rallentamento del traffico (zone 30). Queste misure, delle quali le zone 30 sono quelle che hanno riscosso maggior successo (numerose città europee hanno ormai adottato tale limite; in Italia abbiamo il recente esempio di Saronno attualmente "in progress"), hanno come caratteristica principale quella di cercare di far convivere le diverse utenze piuttosto che di separarle.

Fig.1 "Zone de rencontre",Grenchen,Svizzera

Il concetto di “shared space”, nato ufficialmente in Olanda ad opera di Hans Monderman, ma che trova realizzazione pratica in diversi Paesi europei tra i quali Gran Bretagna, Francia e Svizzera, riesce a recuperare all'uso pubblico una percentuale sorprendente di spazio urbano senza penalizzare il traffico motorizzato. Questo grazie ad alcune intuizioni comuni a molte delle sue espressioni.
La prima intuizione sta nella forte distinzione tra quello che Monderman chiamava il “reame pubblico” dal “reame del traffico”: quest'ultimo è caratterizzato da monofunzionalità, necessità di stretta regolamentazione che renda ogni cosa preordinata e prevedibile, assenza di interazione tra gli utenti che regolano i propri comportamenti in base a un codice e ad una segnaletica semplici e chiari. Al contrario il “reame pubblico” deve assolvere a una molteplicità di funzioni, non risponde bene alla regolamentazione da parte dell'autorità pubblica e gli utenti spesso agiscono sulla base della reciproca interazione, spesso anche contravvenendo a quanto previsto da segnaletica e codici.
Secondo: in questo spazio pubblico possono convivere senza venire fisicamente separate diverse funzioni e tipologie di utenza. Il segreto sta nella drastica riduzione della velocità, che non supera mai i 30 km/h - talvolta nemmeno i 20 - e nella abolizione totale o quasi totale di ogni tipo di segnaletica. Monderman faceva notare come in questo modo si creasse la sicurezza attraverso l'incertezza che costringe ogni utente a comportarsi in modo accorto e intelligente.
Terzo, queste innovazioni spostano il confine tra spazio pubblico e spazio per il traffico veloce, in modo che una sorprendente quantità di quello che ora consideriamo come spazio per il traffico viene inglobato nello spazio pubblico a bassa velocità. Negli spazi condivisi e in altre zone a bassa velocità, come le Zone 30 e le piste ciclabili, intere strade ed incroci vengono convertite a spazi pubblici – e non solo strade secondarie di quartieri residenziali o strette vie collocate nei centri storici, ma anche incroci attraversati da migliaia di veicoli al giorno (Drachten, Olanda) o intere circonvallazioni come nel caso di Ashford, in Gran Bretagna. Nei viali a più corsie lo spazio pubblico include qualunque cosa dal fronte delle case fino al limite esterno delle corsie centrali a scorrimento veloce. Questo nuovo spazio condiviso assolve funzioni di accessibilità per gli autoveicoli, di traffico non motorizzato, di spazio pubblico e qualche volta anche funzioni di attraversamento da parte del traffico motorizzato (senza diritti di precedenza e a basse velocità). Solo il traffico ad alto scorrimento viene escluso e mantenuto all’interno dello spazio per il traffico.

Fig.2 - Ashford, Gran Bretagna

Fig.3- Biel, Svizzera

Quarto, un obiettivo chiave nella progettazione è che lo spazio condiviso e per il traffico veloce funzionano meglio se mantenuti distinti. Le città naturalmente hanno ancora bisogno del traffico ad alta velocità, proprio come devono sopravvivere zone puramente pedonali. Ma una sorprendente fetta di spazio condiviso può essere rivendicato senza diminuire la capacità di traffico totale. La chiave del successo sta nel fatto che per l'espansione degli spazi condivisi è possibile utilizzare dello spazio attualmente dedicato al traffico che non funzionerebbe comunque in maniera efficiente. Per esempio, la capacità di molte corsie riservate al traffico motorizzato è attualmente ridotta dalle svolte, dalle "penisole" dei marciapiedi, dai parcheggi, dal carico e scarico merci e altre attività. Dopo aver trasformato questi spazi in spazi condivisi, il rimanente spazio per il traffico potrebbe venire progettato con maggiore attenzione verso la sua funzione principale.

In tutta Europa si stanno sempre più affermando innovazioni nelle normative stradali al fine di contemplare le diverse funzioni della strada, comprese quelle di luogo di relazione, di accesso ad abitazioni e servizi, e di spostamento di veicoli anche non motorizzati e soprattutto di pedoni. Il "code de la rue" belga del 2004 introduce molti cambiamenti nelle regole stradali in ambito urbano. Una delle principali novità consiste nell'obbligo di rispetto per l'utente più forte verso il più debole: così come il camion deve ridurre la propria velocità nel caso si avvicini a un'automobile, lo stesso deve fare l'automobile nei confronti delle biciclette e il ciclista verso i pedoni.

In Svizzera già dal 2002 e in Francia dal 2008 sono state istituite le "zones de rencontre" ovvero zone dove possono circolare tutti gli utenti e

in cui la cui velocità è limitata a 20 km/h. Nella città svizzera di Bienne è stata sperimentata con successo una "zone de rencontre" nella piazza principale, dove passano 10.000 veicoli al giorno, per conciliare una buona fluidità del traffico con la sicurezza degli utenti deboli e nello stesso tempo restituire la funzione di luogo d'incontro alla piazza.
Sulla base dell'analisi e del raffronto tra diversi casi europei viene spontaneo domandarsi se anche in Italia sarà possibile sperimentare nuove forme di spazio condiviso. Ci sono già, nei nostri centri storici, alcune vie e piazze che sembrano in parte rifarsi a questi principi, ma la progettazione urbana dei nuovi quartieri rispecchia invece un modo di pianificare la città che tende a separare rigidamente lo spazio destinato alla mobilità da quello destinato alla socialità e a privilegiare la fluidità del traffico motorizzato rispetto alla fruizione pedonale o ciclabile.
Si ritiene utile proporre una simulazione progettuale elaborata dagli archh. Valeria Di Blasio e Francesca Canu nell'ambito del quartiere di recente realizzazione denominato "Ponte di Nona", situato nel quadrante est di Roma, all'esterno del Grande Raccordo Anulare. L'insediamento residenziale, in netto contrasto con quanto avviene invece in altri quartieri europei di nuova edificazione, presenta forti carenze nei collegamenti infrastrutturali e nel trasporto pubblico; per questo si registrano alti livelli di traffico motorizzato (ogni famiglia deve disporre mediamente di due automobili). La viabilità inoltre è caratterizzata da strade larghe e desolate e dalla mancanza di spazi pubblici di qualità.

Fig.4 – progetto di spazio condiviso a Roma, località Ponte di Nona

Il progetto che si intende proporre all'amministrazione comunale a livello sperimentale, prevede la realizzazione di uno "spazio condiviso" in un tratto stradale, interno al tessuto abitato, che presenta un notevole livello di pericolosità; le auto infatti sfrecciano a velocità molto elevate, rendendo difficile l'attraversamento e la fruizione pedonale, al punto che i residenti preferiscono utilizzare l'auto anche per percorrere poche decine di metri. I principi su cui si basa l'intervento sono:

- un restringimento della carreggiata carrabile
- bassa velocità di scorrimento (max 20 km/h)
- "porta d'ingresso" alla zona interessata e segnaletica limitata
- rallentatori ottici (segnaletica orizzontale colorata)
- connessione tra spazi pubblici anche nel senso trasversale alla strada, ad esempio dando continuità al parco, precedentemente tagliato in due dall'arteria stradale
- attenzione al disegno urbano e alla qualità degli spazi (inserimento di panchine, aiuole, alberature, etc)

La sperimentazione di nuove modalità di condivisione dello spazio stradale richiede un approccio innovativo al processo di pianificazione, progettazione e di decisione che coinvolga tutta la cittadinanza; si tratta di un processo politico, non di ingegneria, che richiede una visione coerente del modello di città che si desidera, avendo come finalità il miglioramento della qualità della vita degli abitanti e la sicurezza di tutti gli utenti della strada, a partire dai soggetti più deboli.

Bibliografia

- Paul Barter: Earning a Public Space Dividend in the Streets
- http://nuovamobilita.wordpress.com/2010/01/21/lo-shared-space-contro-ogni-logica/
- http://nuovamobilita.wordpress.com/2009/11/12/spazio-condiviso-in-gran-bretagna-ashford-mostra-la-strada/