

Sezioni trasversali urbane. Pensieri di architettura per rendere attrattive, affollate e democratiche le strade delle città

Original

Sezioni trasversali urbane. Pensieri di architettura per rendere attrattive, affollate e democratiche le strade delle città / NICOLIS DI ROBILANT, Manfredo; Mellano, Paolo. - In: ARDETH. - ISSN 2532-6457. - STAMPA. - 4(2019), pp. 57-80. [10.17454/ARDETH04.04]

Availability:

This version is available at: 11583/2732019 since: 2019-05-03T10:54:36Z

Publisher:

Rosenberg & Sellier

Published

DOI:10.17454/ARDETH04.04

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

Sezioni trasversali urbane.

Pensieri di architettura per rendere attrattive, affollate e democratiche le strade delle città

Manfredo Nicolis di Robilant (1), Paolo Mellano (2)

Abstract

This article questions the link between public space and the physical features of it. The hypothesis is that in order to make effective the right to public space (borrowing the meaning of the locution from Henri Lefebvre), this latter should be dense of uses and users. The condition of density would spontaneously produce a social control on public space. Density depends upon the dimension and shape of the public space, as well as from its perceived aesthetic value. Hence, it is useful to reflect on the physical features of a public space, before urban political decisions on it are taken. For instance, not all streets are fit for becoming pedestrian: some might be too large, and hence after becoming pedestrian they could not support a critical plurality and density, and they would lose attractiveness together with social control. The case study is the historical center of Turin.

Affiliation

(1) (2) Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura e Design

Contacts:

manfredo [dot] dirobilant [at] polito [dot] it
paolo [dot] mellano [at] polito [dot] it

Received:

01 September 2018

Accepted:

02 February 2019

DOI:

10.17454/ARDETH04.04

ARDETH#04

1 – Via: 1. a. Spazio di uso pubblico, di larghezza più o meno limitata e di varia estensione in lunghezza, attraverso il quale si svolgono il transito e la circolazione delle persone e dei veicoli [...]. Cfr. <http://www.treccani.it/vocabolario/via2> (accesso del 28/08/2018) e Lewis et al., 2016.

“La democrazia non ha come fine la felicità di tutti ma ha quello di crearne per tutti le condizioni di possibilità, eliminando le più evidenti cause di infelicità. Un avvenire auspicabile per tutti è quello in cui ognuno possa gestire liberamente il suo tempo e dare senso al futuro individualizzando il proprio avvenire”

(Augé, 2012: 13)

Interrogarsi sulla questione del diritto allo spazio pubblico attraverso l'analisi in sezione di strade e piazze: crediamo sia diventato, oggi più che mai, un problema di qualità dell'abitare nelle città.

Vorremmo interrogare la questione del diritto allo spazio pubblico attraverso l'analisi in sezione trasversale di alcune vie di Torino. La definizione che diamo di vie è basata sull'analisi dello spazio urbano, e non è diversa da quella del vocabolario comune¹. Di conseguenza, non usiamo un linguaggio specialistico, ma piuttosto cerchiamo di dare delle risposte specialistiche a un problema generale, e quindi – appunto – pubblico. La definizione che diamo di sezione trasversale è basata invece sulle tecniche della rappresentazione architettonica, e non appartiene pertanto al linguaggio comune. In quanto studiosi di architettura e architetti cerchiamo di utilizzare gli strumenti della nostra disciplina per contribuire alla discussione sul tema. Come corollario, non basiamo il nostro ragionamento su discussioni in corso e/o metodi in uso in altre discipline. Assumiamo con questa posizione una delle premesse al *Tractatus* di Wittgenstein: «In che misura i miei sforzi coincidano con quelli d'altri filosofi non voglio giudicare. Ciò che qui ho scritto non pretende già di essere nuovo nei particolari [...]» (Wittgenstein, 1964: 3). Pertanto, non è per noi dirimente se la nostra argomentazione tocchi – sub specie architettonica – temi già indagati, o conclusioni già raggiunte in altre discipline, come per esempio la sociologia urbana, la filosofia, l'estetica. Non intendiamo, tuttavia, ragionare solo sulle caratteristiche fisiche di alcune strade: quanto siano larghe, quanto siano lunghe, come siano orientate, quanto siano alti gli edifici che le definiscono, quali siano le caratteristiche compositive e materiche delle loro facciate, se su queste siano fissate delle lapidi, se il piano di calpestio abbia dei dislivelli, se poggi su soletta o sul terreno, come sia pavimentato, se sia attraversato da binari, se i lati siano porticati o alberati, o se nel centro ci siano tettoie, padiglioni, aiuole, o statue, etc. Dato che indaghiamo lo spazio urbano esistente, riteniamo infatti fondante la conoscenza di come lo spazio stesso sia stato prodotto, e quali ne siano stati gli usi fino a oggi. Nell'inquadrare

l'argomentazione ci avvaliamo, quindi, di testi di storia dell'architettura, storia della città, storia sociale e culturale. Come esempio della necessità di questa attenzione, valga il caso di dover scegliere l'eventuale spostamento di una statua: occorre conoscere le ragioni del suo collocamento. Spostare una statua implica infatti mutare il valore simbolico della strada o piazza in cui è collocata, vale a dire avere a che fare con i significati. Al tempo stesso, spostare una statua non implica necessariamente mutare il valore d'uso della strada o della piazza stesse. A questo proposito si può citare il caso della rimozione, nel 2017, di una statua del generale sudista Robert Lee, collocata nel 1884 a New Orleans, al centro di un incrocio su cui sveltava, essendo posata su una colonna alta circa 18 metri. Dal punto di vista simbolico, la rimozione della statua dalla colonna ha sancito la *damnatio memoriae* di Lee. Tuttavia, il valore celebrativo della sua statua era già stato di fatto annullato dal cambiamento d'uso del luogo dove era collocata, trasformato dal traffico automobilistico in una grande rotatoria, con la colonna, la statua e l'area verde alla base, a fare da spartitraffico². Lo spazio pubblico è intrinsecamente definito da caratteristiche fisiche, e al tempo stesso costituisce e custodisce la memoria collettiva, pertanto è difficile considerarlo come se fosse un campione biologico³. Dunque, ci pare che la storia possa essere d'utilità, o perlomeno di suggestione, per comprenderlo e quindi progettare, perché la storia studia i fatti accaduti, non il mero dato di fatto. A partire da queste premesse, la domanda generale che ci poniamo è quali siano gli spazi pubblici – nella fattispecie vie – meglio adatti all'uso plurale, denso, continuo; a un uso che possa avvicinare il diritto alla città descritto da Henri Lefebvre nel suo testo seminale del 1968: vale a dire la libertà di usufruire della città oltre i vincoli della convenzione, del quotidiano, dell'economico, potendo ritornare a una fruizione anche ludica ed estetica, quasi quella di una città come teatro totale, dove i cittadini sono attori e spettatori insieme (Lefebvre, 1968). La sezione trasversale è lo strumento attraverso cui studiamo lo spazio pubblico, perché mette in evidenza la forma, le proporzioni, la composizione dello spazio urbano, così come il rapporto fra lo spazio pubblico indifferenziato (per esempio un marciapiedi), quello accessibile sotto determinate condizioni (per esempio un bar dove la consumazione sia obbligatoria), quello privato (per esempio un alloggio). Inoltre, la sezione trasversale mette in luce la connessione fra spazi

2 – Alcibiades P. Tsolakis, Keynote Lecture, 1st International Forum on Architecture and Urbanism: Cities in Transition, Tirana 14 dicembre 2017.

3 – Per un'antologia ragionata di temi e testi, messi in rapporto con lo spazio pubblico: di Robilant, 2007: 89-93.

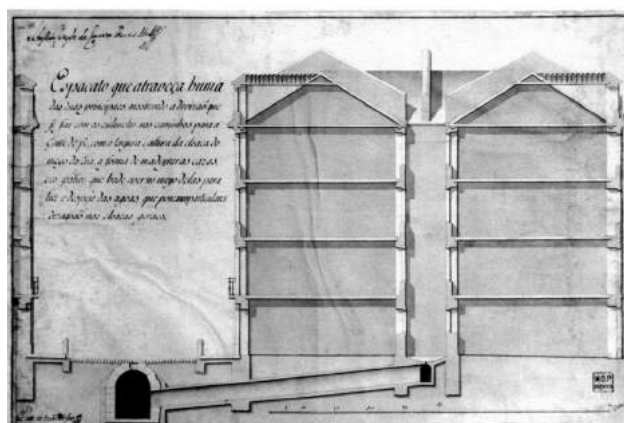
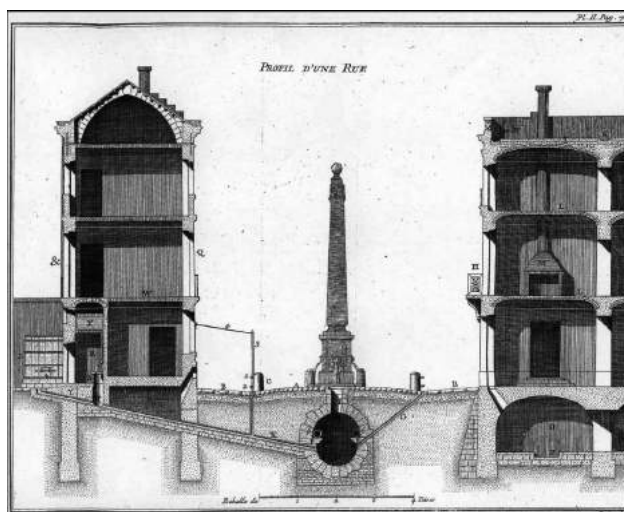
Spostare una statua implica infatti mutare il valore simbolico della strada o piazza in cui è collocata, vale a dire avere a che fare con i significati.

Lo spazio pubblico è intrinsecamente definito da caratteristiche fisiche, e al tempo stesso costituisce e custodisce la memoria collettiva, pertanto è difficile considerarlo come se fosse un campione biologico.

Fig. 1 – “Profil d’une rue”, sezione stradale ideale di Pierre Patte, riferita a Parigi, 1769.

Fig. 2 – Eugénio dos Santos, sezione stradale per la ricostruzione di Lisbona, 1756.

La domanda specifica che poniamo è quali siano le condizioni più favorevoli per l’uso pedonale di una strada urbana e quali siano invece le condizioni in cui questo possa essere controproducente.



privati e infrastrutture collettive, per esempio evidenziando come le colonne di scarico degli appartamenti confluiscono in tubazioni di diametro sempre maggiore, fino alle condotte principali delle fognature, con metri di diametro e chilometri di estensione. A riguardo, la sezione stradale tipo di Eugénio dos Santos per la ricostruzione di Lisbona dopo il terremoto del 1755 e quella di Pierre Patte per una ideale strada parigina, del 1769, configurano l’avvio della progettazione dello spazio urbano nella modernità (Tallon, 2004: 370-377). Il fatto che non compaiano figure umane in nessuna delle due, anticipa in maniera significativa la considerazione della città come dispositivo meramente tecnico che ha permeato la cultura della modernità, da Ildefonso Cerdà, a Ludwig Hilberseimer, al Le Corbusier della Carta di Atene. Per converso, le sezioni prodotte

per questo articolo sono centrate proprio sulle figure umane che le riempiono⁴. La domanda specifica che poniamo è infatti quali siano le condizioni più favorevoli per l'uso pedonale di una strada urbana, più precisamente una via, e quali siano invece le condizioni in cui questo possa essere controproducente. È una questione di *progetto*, nel senso etimologico del termine, cioè di guardare oltre a quanto c'è, e pensare a come potrebbe essere. Ed è anche una questione di utilità: fare qualcosa che serva alla collettività, per farla vivere meglio. Per esempio: se una municipalità con un budget limitato vuole scegliere una via da pedonalizzare, con quali criteri individuarla, legati alla sua forma fisica, dunque a una caratteristica che dovrebbe andare oltre la breve durata? E l'auspicio è che questi ragionamenti, basati su strumenti architettonici, integrati da informazioni storiografiche, possano servire per promuovere una "cultura della città", per aiutare l'uomo ad abitare meglio, con merito (Mellano, 2018).

La nostra argomentazione non ha ambizioni universalistiche, dal momento che ci riferiamo a strade specifiche di una città specifica, volendo evitare una lettura sistematica della città stessa, come nella diagnosi di Lefebvre sugli specialismi che usano una singola disciplina come legittimazione per teorizzare sulla città come un tutto (Lefebvre, 1996: 95). Ovviamente, una via non è un assoluto e le sue caratteristiche fisiche vanno rapportate al contesto urbano in cui si trova, che influenza in maniera radicale l'uso della stessa. A parità di sezione, l'uso di una via varia profondamente a seconda che sia collocata in una zona più o meno densamente abitata, più o meno centrale e con valori immobiliari più o meno elevati. Di più: una singola via può registrare significative variazioni di densità, centralità e valori immobiliari a seconda del tratto che ne viene considerato. In ogni caso, la triade densità/centralità/valori immobiliari, e le relazioni fra i suoi componenti, non possono essere indagate attraverso una ricerca sullo spazio urbano realizzata sub specie architettonica. Pertanto, se si vuole ragionare entro i termini dell'architettura come disciplina che studia lo spazio per modificarlo, occorre utilizzare le informazioni su quanto una via, in un certo tratto, sia densamente popolata, su quanto sia centrale e su quanto sia appetibile sul mercato. Il nostro atteggiamento è

4 - Sul tema delle figurine umane nella rappresentazione architettonica contemporanea, si rinvia a una recente antologia critica: Meredith, Sample, MOS, 2018.

Una via non è un assoluto e le sue caratteristiche fisiche vanno rapportate al contesto urbano in cui si trova, che influenza in maniera radicale l'uso della stessa.

Il centro storico
di Torino pone
con particolare
rilevanza un
aspetto dello spazio
pubblico.

È possibile
tracciare una
genealogia –
fatalmente
incompleta – di
studi dove è la
vista a individuare,
descrivere e
prescrivere ciò che
è bello e dunque
positivo in una
città.

pragmatico: ragioniamo su come modificare lo spazio a partire da condizioni date, non viceversa. Il rapporto fra progetto dello spazio urbano e società che ne discende si oppone al determinismo: il progetto dello spazio urbano è al servizio di chi lo abita, usa e gode. Non è il progetto dello spazio urbano che agisce pedagogicamente sulle persone, qualsiasi sia il fine della pedagogia stessa. Chi progetta pragmaticamente lo spazio urbano deve innanzitutto osservarlo, e osservandolo saper discernere fra ciò su cui il progetto può agire e ciò su cui non può agire. L'alternativa è l'illusione del dogmatismo demiurgico. Dal punto di vista dello spazio urbano, proprio per focalizzarci su un oggetto specifico e omogeneo, consideriamo esclusivamente delle vie, non delle piazze, dove la distinzione tra i due termini è riferita al loro significato nel linguaggio comune. Si potrebbe stabilire un rapporto fra lunghezza e larghezza oltre il quale si deve parlare di via e non di piazza? Sarebbe probabilmente un esercizio ridondante, quando il linguaggio comune e la toponomastica siano ritenuti sufficientemente condivisi e condivisibili. In ogni caso, lo studio dello spazio urbano deve considerare una piazza come molto diversa da una via: la via è luogo di percorso, la piazza è luogo di stazionamento. Il movimento dei corpi umani nella città deve essere sempre considerato: la piazza può riempirsi solo in certe occasioni, come una fiera, un concerto, un comizio. La sezione di una piazza è molto larga, e di solito prevede l'esistenza di un centro simbolico, tipicamente un monumento. La sezione di una via è più stretta, e non prevede un centro, salvo – tipicamente – uno spartitraffico, che ha un valore d'uso, ma non simbolico. Per essere vitale, una via necessita di usi quotidiani e costanti. L'utilità di questo articolo è auspicabilmente basata su strumenti architettonici, integrati da informazioni storiografiche, e da una collocazione data, in una città data. I casi studio che consideriamo sono infatti tratti dal centro storico di Torino, cresciuto in un periodo relativamente breve sotto forte controllo di piani urbani, basati su assialità e prospettive. Quindi, le storie che sono all'origine della conformazione fisica dei casi considerati sono ben individuabili⁵. In questo modo, intersechiamo nella nostra analisi i valori d'uso e i valori simbolici, il presente e il passato. Con riferimento alla storia recente, due caratteristiche sono

importanti per definire l'ambito urbano del nostro studio. La prima è l'andamento demografico discendente di Torino, che tra il picco demografico del 1979 e il 2016 ha perso un quarto dei propri abitanti⁶. La seconda è la disincentivazione del traffico automobilistico nel centro storico, attraverso una serie di norme di incisività crescente riferite a porzioni progressivamente più vaste del centro, a partire dalla metà degli anni novanta, e la pedonalizzazione permanente di un crescente numero di vie, a partire dal caso pilota in Italia di via Garibaldi, chiusa al traffico su ruote nel 1979 (e inclusa nella parte iconografica di questo studio) (Comand, 1980).

Il centro storico di Torino pone con particolare rilevanza un aspetto dello spazio pubblico, vale a dire quello estetico, da intendersi non solo come diritto dei cittadini a vivere in spazi pubblici "belli", ma anche come elemento attrattore di flussi turistici, e dunque come fattore di crescita economica. Il caso studio ci serve per innestare il nostro ragionamento progettuale. Non entriamo invece nel merito di ciò che sta a monte, nelle discussioni fra studiosi di estetica e di filosofia del diritto rispettivamente, vale a dire il concetto di bellezza riferito alla città, e quello di diritto alla bellezza urbana. Certamente, esiste una letteratura vasta, afferente allo studio dello spazio urbano in quanto tale, focalizzata anche, e in certi casi soprattutto, su valutazioni estetiche e in senso lato di "atmosfera". Da Camillo Sitte (1889), a Gordon Cullen (1961), a Rudolf Arnheim (1977), a Joseph Ryckwert (2000), a Marco Romano (2008), è possibile, forse, tracciare una genealogia – fatalmente incompleta – di studi dove è la vista a individuare, descrivere e prescrivere ciò che è bello e dunque positivo in una città, mentre più recentemente, sono stati indagati altri aspetti sensoriali della città, come l'udito (Thompson, 2004).

Tuttavia, focalizzandosi sul caso studio, con riferimento all'estetica, ci limitiamo a registrare alcuni fatti. Torino ha perso negli ultimi decenni il ruolo di company town italiana, con il progressivo abbandono da parte della Fiat. A fronte di questo dato, i governi municipali hanno puntato sull'attrazione del turismo di leisure, nel cui ambito ha giocato un ruolo di grande rilievo la promozione del centro storico come luogo "bello" e in quanto tale attrattivo. I tentativi di espungere il "brutto" hanno coerentemente completato il quadro.

6 – Dal 1979 l'andamento demografico del comune di Torino è sempre stato di segno negativo, con un passaggio da 1.203.000 abitanti <http://www.urbancenter.to.it/wp-content/uploads/2016/05/La-città%CC%80-e-i-suoi-numeri.pdf> (accesso del 06/02/2019) a 882.523, nel 2018: <https://www.tuttitalia.it/piemonte/72-torino/statistiche/popolazione-eta-sesso-stato-civile-2018/> (accesso del 21/01/2019).

7 - La costruzione dell'identità di Torino come città del barocco si svolge in ambito storiografico e critico fra un testo fondante di Brinckmann (1931) e una mostra celebrativa di Viale (1963).

Una certa idea condivisa di “bellezza urbana” si è più o meno esplicitamente inserita nel discorso pubblico.

Per esempio, a inizio anni 2000, si è proposto di rendere “meno brutto” un edificio pubblico costruito nel dopoguerra sul sito di una palazzata seicentesca bombardata, di fronte al duomo rinascimentale, celandone la facciata dietro un colonnato di ordine gigante (Longhin, 2003). Analogamente, la sistemazione di un vuoto urbano, sempre causato dai bombardamenti, di fianco al seicentesco ospedale San Giovanni ha indotto nel 2006 un comitato di cittadini a promuovere un concorso per il suo rifacimento, a due anni dall'inaugurazione, in quanto percepito come “brutto” (di Robilant, 2006). Ancora, nel 2011, la soprintendenza ha bloccato la costruzione, già approvata dal comune, di un edificio residenziale prossimo alla Mole antonelliana, icona architettonica della città di fine ottocento, in quanto ne avrebbe alterato il contesto urbano, vale a dire reso meno fruibile o riconoscibile il valore estetico (Senza firma, 2011). Quasi ripetendo alla lettera i meccanismi individuati da Eric Hobsbawm in *The Invention of Tradition*, la promozione della vocazione turistica ha coinciso con l'identificazione del centro di Torino come esempio eccellente di “città barocca”, pur a fronte di radicali modifiche dalla metà del diciannovesimo alla metà del ventesimo secolo (Hobsbawm, 1983). In questo quadro, la “bellezza urbana” è stata associata di fatto a un periodo della storia dell'architettura e dell'urbanistica, guardando peraltro soprattutto agli stilemi delle facciate⁷. In ogni caso, una certa idea condivisa di “bellezza urbana” si è più o meno esplicitamente inserita nel discorso pubblico: “la bellezza urbana” è venuta a coincidere con la città barocca, reale o immaginata, e la città barocca è stata considerata bella in quanto materializza, custodisce e rappresenta l'identità del luogo, ergo la sua storia e la sua memoria. Si è creato in questo modo un sillogismo di cui il nostro caso studio è uno tra migliaia nel mondo, e in particolare in Europa: la “bellezza urbana” viene identificata con l'antico, individuato di volta in volta in uno o alcuni periodi storici, con i relativi epifenomeni architettonici e urbanistici. Dal punto di vista dell'uso, la promozione dei valori estetici del centro di Torino è stata accompagnata dalla sua progressiva pedonalizzazione e dalla graduale limitazione del traffico automobilistico. Quest'ultima è stata motivata soprattutto come strumento di riduzione dell'inquinamento atmosferico, ma di fatto ha

contribuito a disincentivare usi alternativi o dissonanti rispetto al progetto di musealizzare il centro storico della città. In parte significativa, la pedonalizzazione ha avuto anche effetti estetici: il traffico automobilistico è generato dall'uso quotidiano della città, e la sua riduzione contribuisce a trasformarla in scenografia. Di nuovo, si tratta di un fenomeno comune a molti centri storici europei: la riduzione della gamma di usi contribuisce a promuovere la valorizzazione estetica. Il centro storico di Torino a fine diciottesimo secolo, poco prima della distruzione delle fortificazioni che perimetravano la cosiddetta “città a mandorla”⁸, comprendeva tutti gli usi di una capitale di ancien regime: il governo, l'amministrazione pubblica e la giustizia, le residenze di tutte le classi sociali; caserme, ospedali, carceri, botteghe commerciali e artigiane ecc. L'attuale centro della città era attrattivo per ragioni legate all'uso quotidiano, da cui discendeva la densità di persone negli spazi pubblici. Non era la ricerca del “bello” a rendere le strade animate, quanto il fatto stesso che fossero le strade di una città, con tutte le funzioni che essa offriva. Le fonti non ci restituiscono iniziative pubbliche analoghe a quelle dei primi anni duemila riportate in precedenza, finalizzate a espungere il “brutto” dalla città. Anche sotto questo aspetto, il nostro caso studio è esemplare, non certo eccezionale. Fino alla crisi storicistica del diciannovesimo secolo, in architettura il dominio dei canoni e degli ordini, con le relative proporzioni, ha consentito infatti una concezione largamente condivisa e tendenzialmente universale di cosa fosse la bellezza in ambito urbano. Canoni e ordini potevano essere portati ai limiti del paradosso da progettisti “eretici”, ma non venivano mai rimossi, come il caso dei lavori di Guarino Guarini esemplifica nel centro di Torino (o di Francesco Borromini nel centro di Roma). Con riferimento al caso studio, e di nuovo senza che esso faccia eccezione, perlomeno nell'orizzonte italiano, fino a tutti gli anni trenta del novecento, le espansioni urbane sono state costruite sulla base di assialità, di prospettive, e di rapporti volumetrici, pur venendo i piani urbani di qualsiasi tipo rappresentati in primis in pianta⁹. L'insieme di questi fattori potrebbe essere definito come progetto di “impianto”. Il progetto d'impianto è poi particolarmente evidente nei grandi lavori messi in atto nel centro storico, negli anni trenta del novecento

8 – La denominazione deriva dalla sua forma in pianta: <http://www.museotorino.it/view/s/1b31d8f-23d55473596a0f-91c4a541746> (accesso del 25/08/2018).

9 – Con riferimento a Torino, un esempio emblematico è il Piano di ampliamento di Gaetano Lombardi, del 1817, cfr. Lupo, 1989: 103.

Non era la ricerca del “bello” a rendere le strade animate, quanto il fatto stesso che fossero le strade di una città, con tutte le funzioni che essa offriva.

Con la crescita
quantitativa della
città, il centro
storico è diventato
un'eccezione,
proprio per
la prevalenza
dell'impianto, più
che per l'uniformità
dell'architettura.

con il rifacimento del suo asse nord-sud, da piazza Castello alla stazione di Porta Nuova. Alla scala architettonica, per quanto ordini e canoni non avessero più il monopolio sulla scena urbana, l'impianto prevaleva. Nella ricostruzione dell'asse sopracitato, gli edifici del tratto a nord, verso piazza Castello sono declinati secondo stilemi ripresi dall'architettura sei-settecentesca, mentre nel tratto sud gli edifici seguono gli stilemi contemporanei affermati dal regime fascista. Le differenze fra i due tratti sono notevoli, ma l'operazione è ben leggibile nella sua unitarietà.

Sulla base della storiografia, riteniamo che si possa individuare nelle vicende successive alla seconda guerra mondiale uno spartiacque decisivo rispetto alla questione della bellezza urbana, perlomeno circoscrivendo l'affermazione all'Italia. In questi anni, l'emergenza della ricostruzione e il prevalere delle culture urbanistiche derivate dai CIAM, hanno infatti condotto alla rimozione del progetto di impianto. Assialità, prospettive, rapporti volumetrici sono venuti meno, e la lottizzazione ha prevalso sull'impianto. Di nuovo, il caso studio è di conferma. Un esempio emblematico a riguardo è il quartiere di edilizia pubblica della Falchera, realizzato ex novo a nord della città con un progetto urbanistico che è di fatto un manifesto contro l'idea d'impianto, riprendendo esplicitamente la mancanza di assialità e il sostanziale anti-urbanesimo delle new town scandinave¹⁰. Con la crescita quantitativa della città, il centro storico è diventato un'eccezione, proprio per la prevalenza dell'impianto, più che per l'uniformità dell'architettura, che viene invece posta in risalto nella narrazione di Torino come città barocca. Per le ragioni fino a qui esposte, e centrate sui valori estetici, è al centro storico che indirizziamo la nostra analisi, focalizzata sui valori d'uso.

La riduzione delle funzioni urbane nel centro storico di Torino, e la progressiva limitazione del traffico automobilistico hanno condotto alla significativa riduzione dei flussi di passaggio pedonale degli spazi pubblici fuori dagli orari e dai giorni dello shopping. Ancora una volta, il nostro caso studio riflette una questione diffusa, tipicamente nelle città in declino demografico. Venendo meno i valori d'uso, e non essendo sufficiente la promozione del turismo per assicurare l'affollamento degli spazi pubblici, questi restano semi-vuoti durante larghe fasce orarie. Da un

punto di vista “pro-urbano”, la densità di uso è desiderabile in quanto tale perché garantisce la vivibilità di una città, come gli studi urbani di matrice empirica hanno rilevato, dagli “eyes on the street” di Jane Jacobs (1961) in poi. Più persone presenti nello spazio pubblico conducono a un maggior numero di interazioni culturali ed economiche fra individui, ovvero la ragione di essere delle città. Gli stessi valori economici dei locali commerciali affacciati su spazi pubblici sono basati in percentuale rilevante sulla quantificazione dei flussi pedonali di fronte alle loro vetrine¹¹. Il maggior controllo sociale che deriva dalla densità a sua volta favorisce la coesistenza pacifica, vale a dire godimento condiviso e/o plurale di valori simbolici, e di valori d’uso, anche fino al paradosso della congestione desiderabile, che Foster e Iaione (2016: 18) individuano come una tra le pre-condizioni all’uso dello spazio pubblico come bene comune, pur senza mai entrare nel merito della forma degli spazi. Le due categorie di valori paiono difficilmente separabili, e il progetto dello spazio pubblico ha a che fare con entrambe. I valori simbolici vengono individuati attraverso processi culturali che si traducono in azioni politiche. Trovare gli opportuni accorgimenti rispetto alla sistemazione fisica di uno spazio, vale a dire organizzarne i valori d’uso è il compito dell’architettura. Per questo, il problema che interroghiamo è quali tratti di città siano meglio adatti a essere pedonalizzati, assumendo come dato di fatto la tendenza culturale consolidata, e la conseguente volontà politica, di incentivare l’uso pedonale nel centro di Torino.

Per il nostro studio utilizziamo una serie di sezioni trasversali prospettiche con punto di fuga centrale. Ci interessa infatti uno strumento di rappresentazione esatta e al tempo stesso non troppo lontano dalla percezione reale. Dato che, in generale, il nostro approccio si rivolge a città, o brani di città a edificazione densa – tipicamente i centri storici delle città italiane – cerchiamo una rappresentazione dove coesista una componente percettiva, empirica, con quella analitica. Nella sezione trasversale prospettica, l’astrazione è nel taglio irreali degli edifici, mentre l’empirismo è nella prospettiva. Inoltre, utilizzando le categorie di Lefebvre nella sua analisi dei due poli fondativi della città (1996: 65-66) la sovrapposizione di sezione e prospettiva consente di unire in un’unica immagine gli aspetti dell’architettura che afferiscono

11 – Come esempi:
<https://www.fluxedo.com/it/internet-of-things/>
<http://it.fashion-network.com/news/Placemeter-un-nuovo-strumento-per-le-strategie-retail,579103.html#.W4UYgegZPY> (accesso del 25/08/2018).

Trovare gli opportuni accorgimenti rispetto alla sistemazione fisica di uno spazio, vale a dire organizzarne i valori d’uso, è il compito dell’architettura.

La sovrapposizione di sezione e prospettiva consente di unire in un’unica immagine gli aspetti dell’architettura che afferiscono alla città come *œuvre*, e quelli che afferiscono alla città come *produit*.

L'obiettivo è rendere evidente l'equivalenza fra misure metriche delle strade e numero di persone affiancate necessarie a saturare le strade stesse, dunque a massimizzarne la densità.

alla città come *œuvre*, e quelli che afferiscono alla città come *produit*. I primi sono i valori simbolici, non commerciabili, come la bellezza urbana innanzitutto, liberamente fruibile da chiunque, guardando le facciate e le forme degli edifici: questi si vedono in prospettiva. I secondi sono i valori d'uso, oggetto di scambio economico, di valutazione non disinteressata. Mentre una prospettiva su una via mette in gioco la valutazione estetica e la rende esercitabile da un pubblico non specialistico (per esempio “questa via è bella”, o “questa facciata è bella, ma quest'altra no”), una sezione mette in gioco la valutazione pratica e specialistica (“questa stanza rispetta l'altezza minima del codice”, o “questo fabbricato non è adatto a usi pubblici perché non è visibile dalla via”). Di seguito, illustriamo quindi una serie di tavole come argomentazioni visive, a cui premettiamo cautelativamente una considerazione sulla loro voluta icasticità, che cerca la sintesi, senza rinunciare a una piccola porzione di *gioco*, non ammissibile in un'argomentazione scritta. L'argomentazione scritta, infatti, deve “dire tutto”, spiegare tutti i propri passaggi, mentre la nostra argomentazione visiva, non essendo una mera riproduzione della realtà, afferisce anche – inevitabilmente – all'estetica e in quanto tale ha un potenziale allusivo, che l'argomentazione scritta non ha. La larghezza della strada è sempre riportata, e se la strada è porticata, sono riportate le misure dei vari tratti che compongono la strada in sezione. L'obiettivo è rendere evidente l'equivalenza fra misure metriche delle strade e numero di persone affiancate necessarie a saturare le strade stesse, dunque a massimizzarne la densità; la larghezza delle figurine utilizzate segue la convenzione ergonomica di 0,65 m. L'altezza degli edifici è esatta, ma non è riportata, dato che non avrebbe senso l'equivalenza con una serie di figurine impilate in verticale una sull'altra. I prospetti sono riportati schematicamente perché concorrono alla percezione della strada stessa, insieme alla sua lunghezza, e all'altezza degli edifici che la delimitano. Ne discende una sorta di algoritmo visivo dell'attrattività urbana, ovvero un disegno progettuale che mostra e forse dimostra come la pedonalizzazione non sia sempre e comunque desiderabile, per qualsiasi strada, purché essa sia centrale e sufficientemente “bella”, ovvero, nel caso di Torino, che le sue facciate mostrino una prevalenza di stilemi riconducibili all'architettura

sei-settecentesca. Al contrario, le sezioni seguenti mettono in evidenza come sia imprescindibile considerare la densità possibile di uso di una strada. Più figurine sono presenti nella sezione, più corpi umani – ovvero city users/abitanti/consumatori/turisti etc. – servono per garantire la vitalità della strada stessa. Oltre certi limiti, da mettere in rapporto con la dimensione demografica della città, appare paradossale che la pedonalizzazione possa portare altro effetto che la desertificazione. Una città deserta non ha valori d'uso, perde i valori simbolici e perde quindi attrattività, qualità. I suoi spazi pubblici non sono più gli spazi di una democrazia ma di una scenografia abbandonata.

Nota:

Tutte le sezioni (figure da 4a a 10b), sono localizzate dal navigatore in figura 3. A titolo argomentativo, la sezione indicata nel navigatore come A-A' (figura 11a), presenta usi alternativi, che saturino la carreggiata centrale, progettata per il traffico automobilistico (figure da 11b a 11d). Tutte le sezioni sono rivolte verso il centro, cioè verso piazza Castello.

Fig. 3 – Planimetria del centro di Torino.



Fig. 4a – Sezione B-B'
– Via Roma.

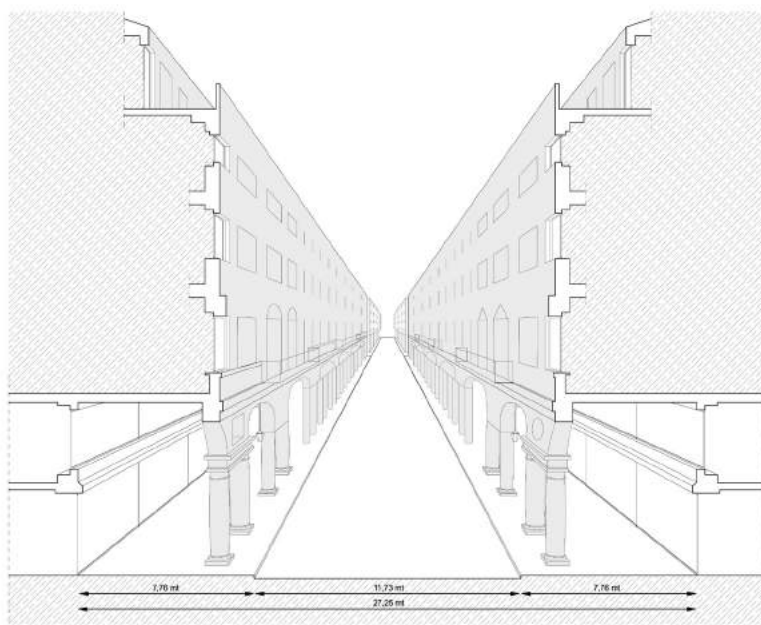


Fig. 4b – Sezione
B-B' – Via Roma – con
figurine.

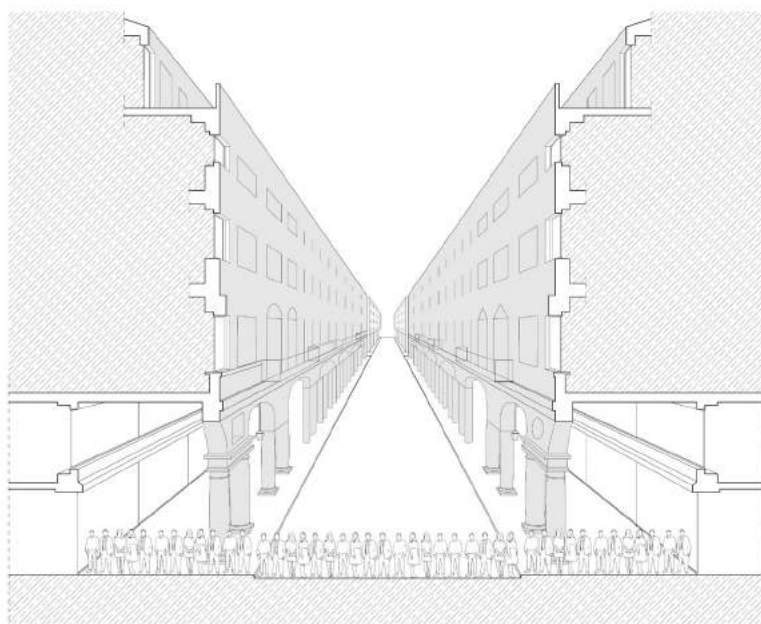


Fig. 5a – Sezione C-C’
– Via Lagrange.

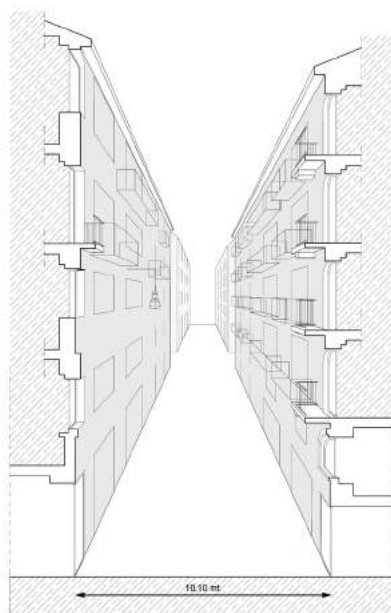


Fig. 5b – Sezione C-C’
– Via Lagrange – con
figurine.

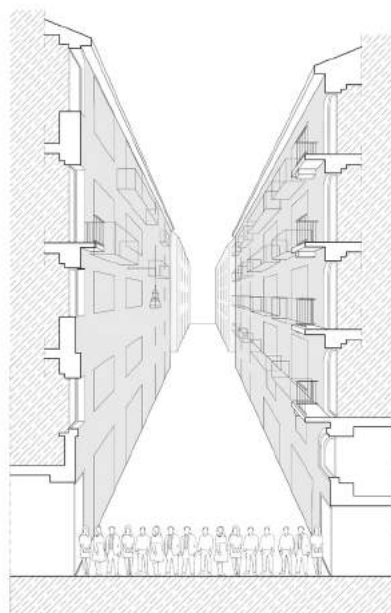


Fig. 6a – Sezione D-D'
– Via Carlo Alberto.

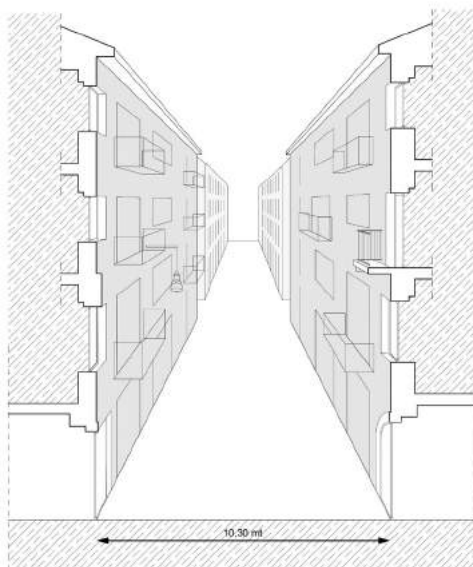


Fig. 6b – Sezione D-D'
– Via Carlo Alberto –
con figurine.

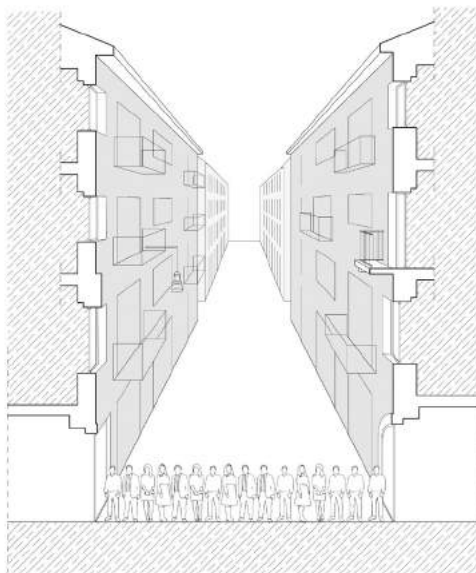


Fig. 7a – Sezione E-E’
– Via Po.

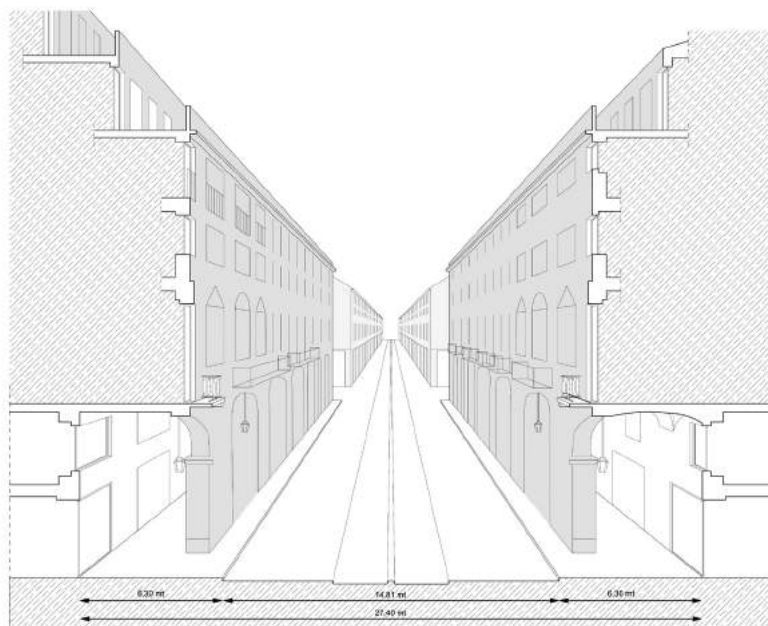


Fig. 7b – Sezione
E-E’ – Via Po – con
figurine.

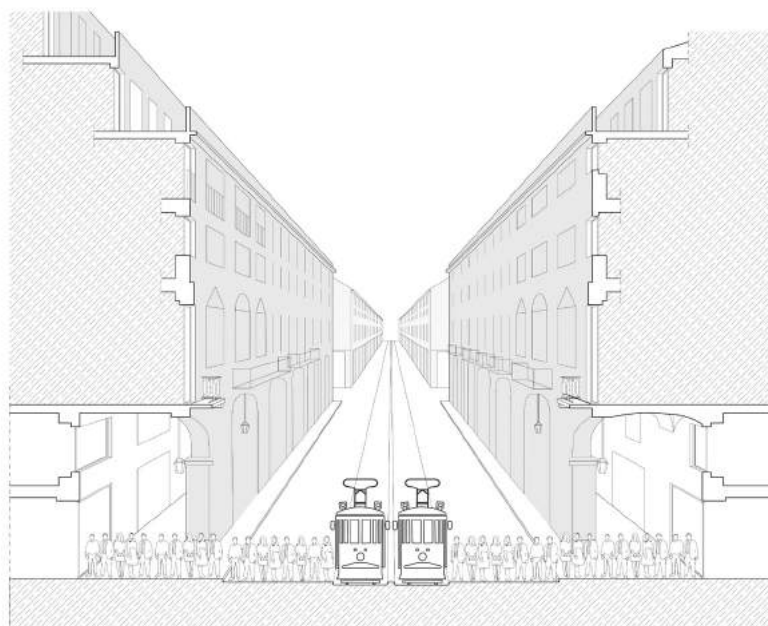


Fig. 8a – Sezione F-F'
– Via Garibaldi.

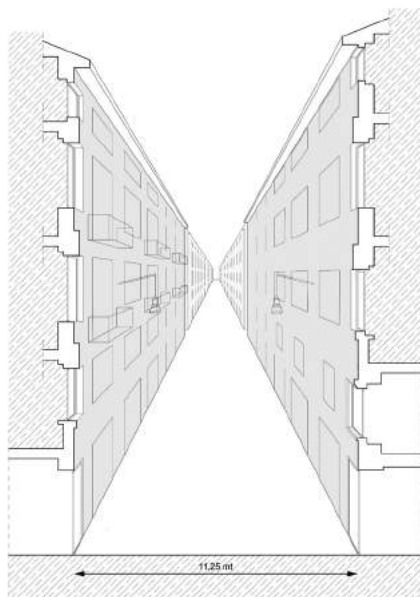


Fig. 8b – Sezione F-F'
– Via Garibaldi – con
figurine.

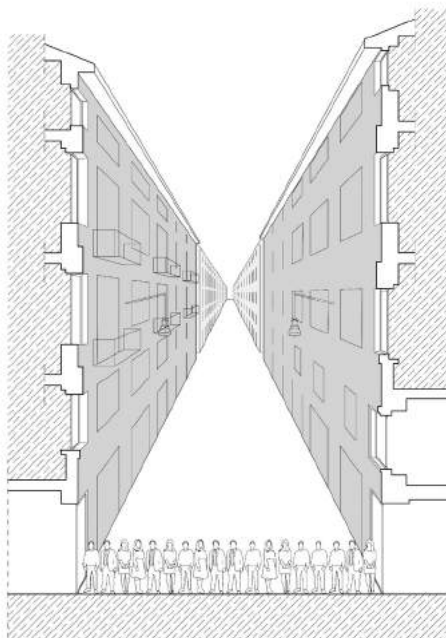


Fig. 9a – Sezione G-G'
– Via Pietro Micca.

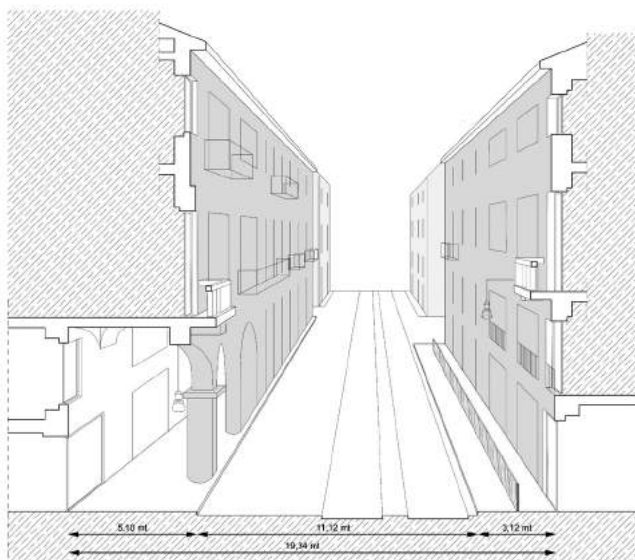


Fig. 9b – Sezione G-G'
– Via Pietro Micca –
con figurine.

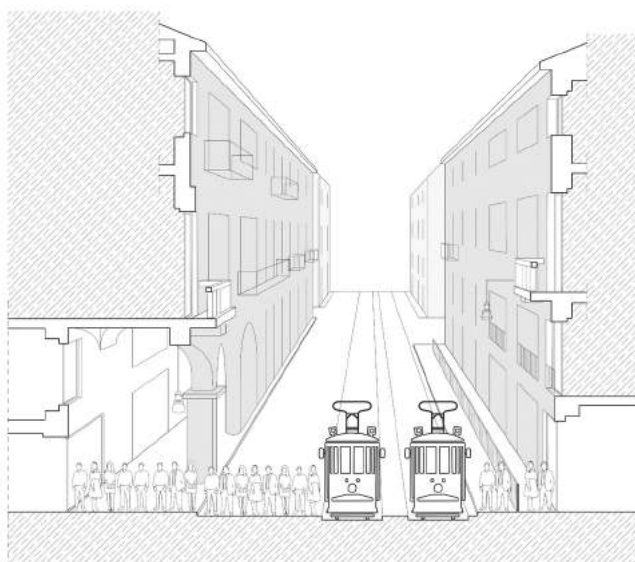


Fig. 10a – Sezione
H-H' – Via Palazzo di
città.

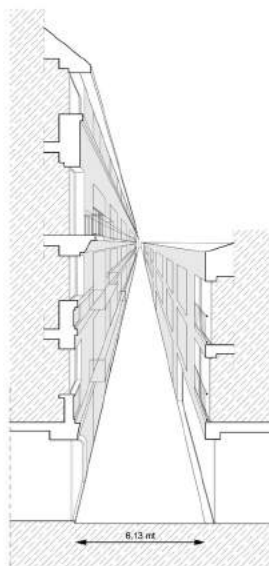


Fig. 10b – Sezione
H-H' – Via Palazzo di
città – con figurine.

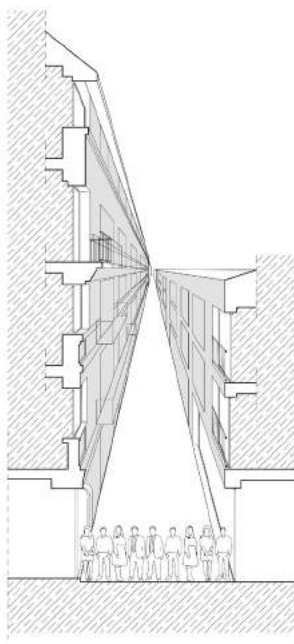


Fig. 11a – Sezione
A-A' – Via Roma.

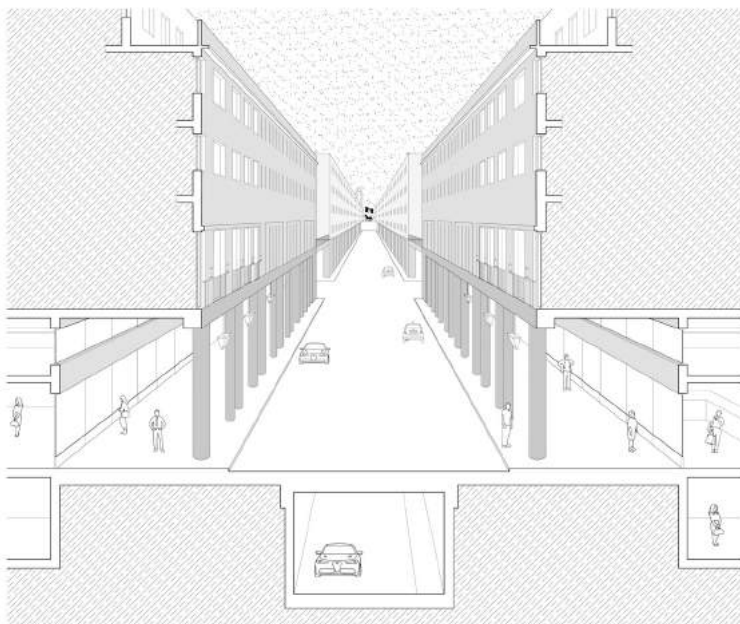


Fig. 11b – Sezione
A-A' – Via Roma – uso
alternativo 1.

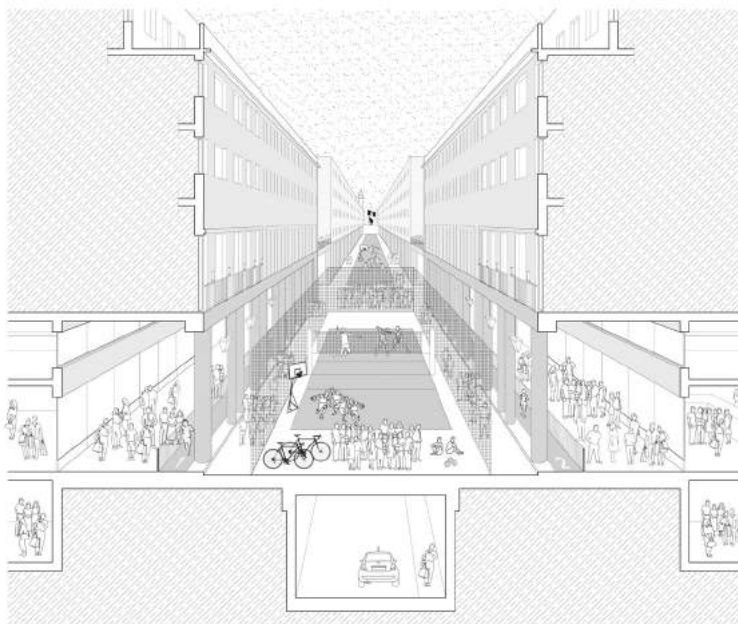
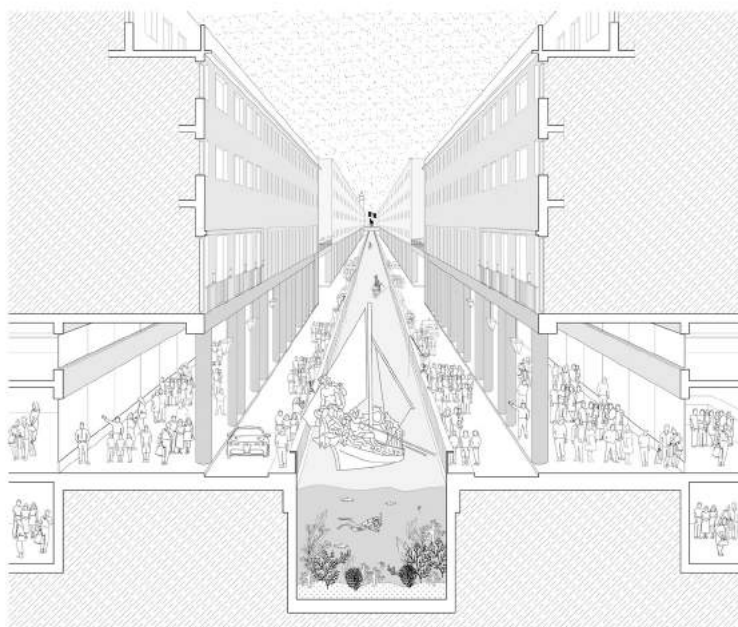


Fig. 11c – Sezione
A-A' – Via Roma – uso
alternativo 2.



Fig. 11d – Sezione
A-A' – Via Roma – uso
alternativo 3.



Bibliografia

- Arnheim, R. (1977), *The Dynamics of Architectural Form*, Berkeley - Los Angeles, University of California Press.
- Augé, M. (2012), *Futuro*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Brinckmann, A.E. (1931), *Theatrum novum Pedemontii. Ideen, Entwürfe und Bauten von Guarini, Juvarra, Vittone, wie anderen bedeutenden Architekten des Piemontesischen Hochbarocks*, Düsseldorf, Schwann.
- Comand, O. (1980), *Via Garibaldi: un cuore per Torino*, Torino, Vallecchi.
- Cullen, G. (1961), *The Concise Townscape*, London, The Architectural Press.
- di Robilant, M. (2006), *Sperimentare la partecipazione, piazza Valdo Fusi a Torino*, "Il Giornale dell'architettura", 45, p.16.
- di Robilant, M. (2007), *La memoria ricorrente. Una bibliografia parziale di un termine sensibile*, in M. Giuffrè, F. Mangone, S. Pace, O. Selvafolta (a cura di), *L'architettura della memoria in Italia. Cimiteri, monumenti e città 1750-1939*, Milano, Skira, pp. 89-93.
- Foster, S.R., Iaione, C. (2016), *The City as a Commons*, "Yale Law & Policy Review", 34, 2, p. 18.
- Hobsbawm, E. (1983), *The Invention of Tradition*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House.
- Lefebvre, H. (1968), *Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos.
- Lefebvre, H. (1996), *Writings on Cities*, Oxford, Blackwell.
- Lewis, P., Tsurumaki, M., Lewis, D.J. (2016), *Manual of section*, New York, Princeton Architectural Press.
- Longhin, D. (2003), *Colonne, vetro e tetto in lose per nascondere il Palazzaccio*, "La Repubblica Torino" [Online]. Available at: <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2003/02/15/colonne-vetro-tetto-in-lose-per-nascondere.html>. [Accessed 04 February 2018].
- Lupo, G. M. (a cura di) (1989), *Cartografia di Torino: 1572-1954*, Torino, Stamperia Artistica Nazionale.
- Mellano, P. (2018), *The fifth dimension of architecture*, in A. Dameri, R. Giordano, S. Gron, P. Mellano, L.M. Rodelo Torres, C. Rossi Gonzalez, *The Culture of the City*, Torino, Politecnico di Torino.
- Meredith, M., Sample, H., MOS (2018), *An Unfinished Encyclopedia of Scale Figures without Architecture*, Cambridge (MA), MIT Press.
- Olmo, C. (1991), *Une architecture imparfaite. La reconstruction de la via Dora Grossa à Turin (1736-1776)*, "Annales. Histoire, Sciences Sociales", 46, 3, pp. 651-666.
- Romano, M. (2008), *La città come opera d'arte*, Torino, Einaudi.
- Ryckwert, J. (2000), *The Seduction of Place. The History and Future of Cities*, London, Weidenfeld & Nicholson.

- Senza firma (2011), *Guai ad avvicinarsi alla Mole!*, "Il Giornale dell'architettura", 45, p.15.
- Sitte, C. (1889), *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien, Karl Graeser.
- Tallon, A.J. (2004), *The Portuguese Precedent for Pierre Patte's Street Section*, "JSAH", 63, 3, pp. 370-377.
- Thompson, E. (2004), *The Soundscape of Modernity: Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America 1900–1933*, Cambridge (Ma), The MIT Press.
- Viale, V. (1963), *Mostra del barocco piemontese, giugno – novembre 1963. Catalogo*, Torino, Città di Torino.
- Wittgenstein, L. (1964), *Tractatus logico-philosophicus*, Torino, Einaudi.