

Riconquistare lo spazio dell'automobile

Una riflessione sugli spazi della mobilità a cinquant'anni dall'approvazione della legge nazionale sugli standard urbanistici

Lorenzo Fabian

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: lfabian@iuav.it

Giacomo Magnabosco

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: gmagnabosco@iuav.it

Corinna Nicosia

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: cnicosia1@iuav.it

Abstract

Alcune norme emanate alla fine degli anni Sessanta rappresentano il punto terminale di un lungo progetto di mobilità a supporto della diffusione di massa dell'autovettura iniziato in Italia nel decennio precedente con la costruzione della rete stradale nazionale. Contemporaneamente, prima all'estero e poi in Italia, è possibile assistere al proliferare di associazioni ed esperienze che rivendicano l'uso della bicicletta come mezzo per la mobilità quotidiana in alternativa all'automobile. Critical-Mass, ciclofficine ed associazioni di categoria hanno rappresentato in questi anni l'occasione per sperimentare dal basso l'uso di standard diversi, basati su una maturata sensibilità per i temi ambientali e di una diffusa domanda di valorizzazione dello spazio pubblico. A partire dalla prospettiva tracciata dai movimenti legati alla bicicletta, possiamo forse chiederci quali sono oggi i limiti per noi inderogabili, i nuovi "bisogni di città" e, di conseguenza, riflettere in termini progettuali su nuovi standard e sul possibile nuovo disegno dello spazio pubblico della mobilità.

Parole chiave: infrastructures, public spaces, mobility

1 | Standard urbanistici e costruzione di un progetto implicito della mobilità

Dopo cinquant'anni risulta ancora rilevante l'originale idea formulata nel 1964 da Alessandro Tutino sulla letterale definizione di "standard" nei termini di «[...] bandiera, stendardo, simbolo [...] che ad ogni traguardo deve essere migliorata perché mantenga il suo valore» (Tutino, [1964] 1965: 110). È una riflessione interessante perché, quattro anni prima dell'approvazione della legge e due anni prima delle tragedie di Agrigento, Venezia e Firenze, connette il valore degli standard alle "esigenze rivendicative" intese quali diritti minimi espressi dalla società. In altre parole, considera gli standard uno «strumento delle forze progressive per il raggiungimento di sempre nuovi traguardi nella lotta che occorre condurre [per] acquisire tutti i gradi di libertà» (Tutino, [1964] 1965: 110).

Tutino spinge ad intendere gli standard – oltre il funzionalismo e i rapporti matematici – quali indicatori dinamici, capaci di esprimere nel tempo i valori di una società e una specifica idea di "diritto alla città" (Lefebvre, [1968] 1970).

Guardando oggi a tale dibattito, a valle di consapevolezze collettive maturate negli ultimi anni in materia ambientale, di salute pubblica e qualità dello spazio urbano, colpisce il fatto che poco o nulla sia stato detto circa le ricadute spaziali delle misure previste per l'automobile¹. Questa legge e altri provvedimenti sorti nel corso degli anni '70 e '80, in realtà, possono essere letti come il punto terminale di un lungo

¹ La legge sugli standard del 1968 (DM 2 aprile 1968, n. 1444), prevede superfici minime per garantire la qualità urbana da assegnare a parcheggi, istruzione, attrezzature di interesse comune e parchi. In particolare, per ogni abitante insediabile nelle aree residenziali le superfici minime a parcheggio devono essere pari a 2,5 mq; ovvero 1 parcheggio (12,5 mq) ogni cinque abitanti e 125 mq di superficie lorda di pavimento. Nelle aree a destinazione industriale tali superfici a parcheggio triplicano. Le norme regionali sviluppate nei decenni successivi confermano o ampliano le superfici minime da destinare a parcheggio per le aree residenziali, in Emilia Romagna (LR 20/2000) e Veneto (LR 45/2004) le raddoppiano. Se consideriamo che ad esse vanno aggiunte le superfici da dedicare alle strade, le aree di servizio, i parcheggi delle aree commerciali, comprendiamo come il progetto dello spazio pubblico sia stato disegnato "a misura" dell'automobile.

progetto implicito di mobilità a supporto della diffusione di massa dell'autovettura il cui inizio può essere facilmente individuato nel 1955, quando il ministro Romita promulga la legge per la costruzione delle autostrade di seconda generazione². Sono gli stessi anni in cui le nostre discipline iniziano a formulare alcuni scenari evolutivi per l'Italia padana che ne condizioneranno irrimediabilmente lo sviluppo³. Un elenco aperto di scenari e progetti che, pur esprimendo opposte visioni, manifesta il consolidarsi di un paradigma concettuale potente che intende le infrastrutture territoriali quali elementi imprescindibili per lo sviluppo del territorio. Soprattutto, guardando agli anni Settanta è facile riconoscere il rapporto ricorsivo instauratosi tra norme, standards urbanistici, immagini territoriali e una interpretazione del ruolo delle infrastrutture – per esteso, di un modello della mobilità – interamente concepiti intorno alla diffusione dell'auto di proprietà. Questo paradigma mostra ancora oggi grande inerzia, soprattutto perché ha inciso in profondità sul sistema di valori ed economie della società occidentale del Ventesimo secolo⁴ (Illich, 1973). Non stupisce, dunque, che nell'originaria formulazione della legge sugli standard le strade e i parcheggi (Figura 1) occupino uno spazio così rilevante e siano considerati ancor oggi fra gli elementi fondamentali del “bisogno di città”⁵, accanto alle superfici minime per l'alloggio, al verde e ai servizi.

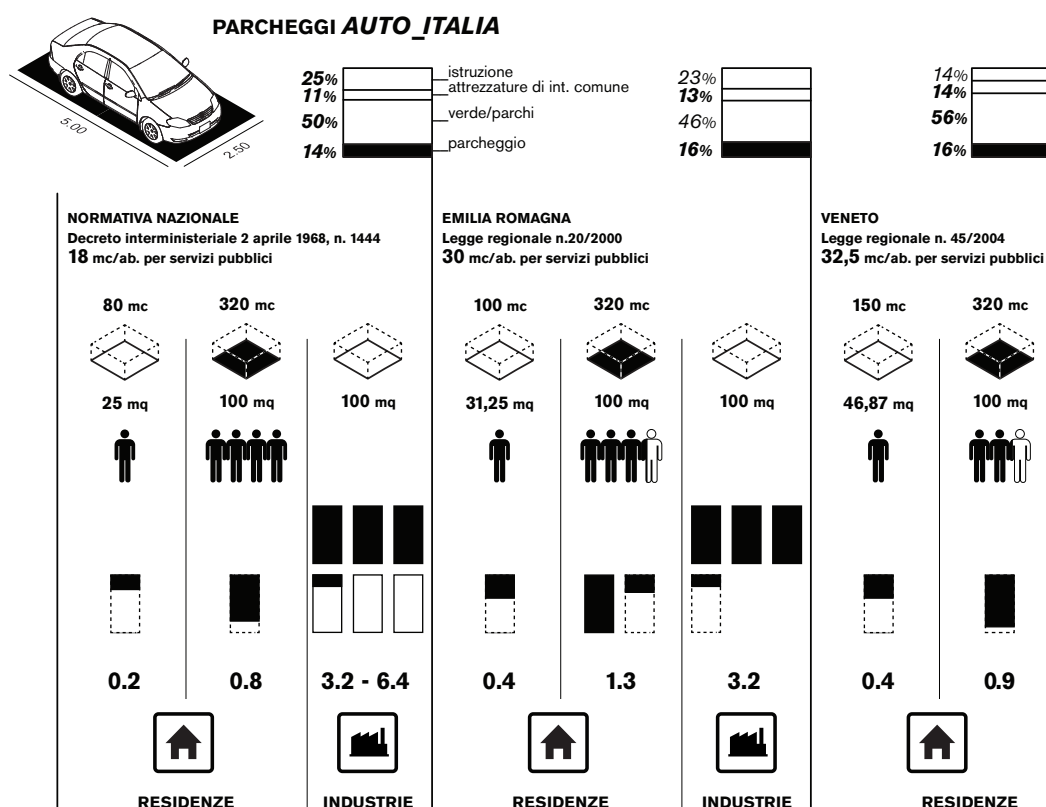


Figura 1 | Spazi a parcheggio: confronto tra le misure previste dalla legge sugli standard e le misure adottate nella legislazione regionale di Emilia Romagna e Veneto

² Legge Ordinaria n. 463 del 21/05/1955, «Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade e modifiche alle tasse automobilistiche». La legge darà avvio come noto, nel giro di un quindicennio, alla costruzione dell'intera rete stradale nazionale.

³ Si vedano in proposito: lo schema a “turbina” di De Carlo, Tintori e Tutino nelle sue due versioni del 1963 (De Carlo, Tintori, Tutino, 1963) e del 1965 (De Carlo, Tintori, Tutino, 1965); la proposta di sviluppo lineare formulata dal gruppo di Bacigalupo nel 1965 (Bacigalupo, Corna Pellegrini, Mazzocchi, 1965); le immagini di riequilibrio territoriale di Giuseppe Campos Venuti del 1967 (Campos Venuti, 1967).

⁴ Per Illich l'automobile rappresenta «il dominio di una tecnologia sul sistema di valori e relazioni che sono alla base di una organizzazione sociale» (Illich 1973). Nell'Italia del dopoguerra l'industria dell'automobile e la costruzione delle infrastrutture ad essa collegate sono state fra i principali dispositivi di modernizzazione del Paese, garantendo benessere e pressoché piena occupazione a gran parte della popolazione per circa trent'anni. Si veda in proposito la tesi sostenuta da Kristin Ross che, rileggendo i cambiamenti intercorsi in Francia fra il 1955 e il 1965, interpreta l'industria dell'automobile e quella degli elettrodomestici come i due detonatori fondamentali della modernizzazione della Francia con importanti ricadute sociali e culturali (Ross, 1995). In Italia, anche le politiche a sostegno dell'industria dell'automobile dovrebbero essere rilette come pezzi di un grande progetto implicito che ha interessato molte fra le principali economie occidentali.

⁵ Nel rileggere il dibattito sugli standard ritorniamo alla critica mossa da Tutino, che utilizza la locuzione “bisogno di città” per riferirsi ai reali bisogni delle popolazioni: «di inserimento, di integrazione, di partecipazione, di piena e libera disponibilità di tutte le innumerevoli “occasioni” che la civiltà dell'uomo ha saputo esprimere nella città» (Tutino, [1964] 1965: 109).

Se proviamo a misurare lo spazio pubblico che da allora è stato ipotecato dall'automobile, possiamo capire la portata delle conseguenze che tale progetto implicito ha avuto sulla qualità urbana delle nostre città⁶.

2 | L'Olanda degli anni '70, verso la costruzione di nuovi standard per lo spazio della mobilità

Questo “deposito” di conoscenze, progetti e culture rappresenta ancora un forte elemento di resistenza per la realizzazione in Italia di un progetto alternativo della città e del territorio basato su un diverso paradigma della mobilità. Forse oggi – guardando alla crisi economica ed energetica, alle sempre crescenti fragilità ambientali, alle scarse qualità urbane, al degrado dello spazio della strada e ai costi dell'automobile⁷ – possiamo dire che negli anni Settanta abbiamo perso un'occasione. Negli stessi anni, infatti, la crisi petrolifera esito della guerra dello Yom Kippur è stata per alcuni Paesi un elemento detonatore che ha permesso di discutere un progetto territoriale basato su modelli alternativi della mobilità: basti guardare ad alcune esperienze virtuose maturate prima in Olanda, poi negli Stati Uniti e in Inghilterra dove, a fronte di una forte e costante sollecitazione esercitata dalle “masse critiche”, si è scommesso su una mobilità diversa. Tali pratiche “dal basso”, le cui radici affondano nel Sessantotto e nei movimenti di protesta che hanno rappresentato i prodromi dell'ecologismo, hanno dato avvio ad un progetto dello spazio pubblico cui ancora oggi si guarda come riferimento. Emblematica a riguardo è l'esperienza *Provos*, un movimento anarchico ecologista attivo tra il 1965 e il 1967, che fra le altre cose ad Amsterdam ha dato vita al “piano delle biciclette bianche”: le biciclette offerte da alcuni cittadini e ridipinte di bianco – a indicare simbolicamente l'annullamento della proprietà – che venivano lasciate in giro per la città a disposizione di tutti. Una sorta di *proto bikesharing* comunitario. La protesta voleva porre le basi per una mobilità sostenibile a fronte dei crescenti problemi ambientali dovuti all'aumento dell'inquinamento urbano provocato principalmente dalle automobili, definite dai *provos* le “scatole ostenta status” (Guarnaccia, 1997; Lindner, Hussey, 2013). Pochi anni dopo l'attenzione pubblica viene dirottata nuovamente su questi temi grazie alle mobilitazioni organizzate dal movimento *Stop de Kindermoord* quando, a causa degli incidenti stradali, si contano in Olanda più di tremila morti in un anno, quattrocento dei quali sono bambini. Le rivendicazioni che da tali fatti scaturiscono si trasformano in azione pubblica a partire dal 1973 quando, a causa delle restrizioni dovute alla crisi energetiche e all'embargo, il governo olandese inizia a promuovere stili di vita, a sostenere politiche pubbliche e a realizzare progetti infrastrutturali volti a ridurre drasticamente l'utilizzo dell'automobile privata (Holligan, 2013). Questo è il substrato culturale o – per tornare a Tutino – il nuovo “bisogno di città” che spinge l'Olanda all'elaborazione di diversi standard per il progetto di mobilità, basati sulla riduzione dei consumi energetici e su parametri capaci di garantire la sicurezza, attraverso la compresenza di velocità e flussi differenti⁸.

Il dibattito attorno ai “limiti dello sviluppo”⁹ e alla rivendicazione di una qualità dello spazio urbano, coinvolgerà altri Paesi e costituirà parte fondamentale del depositarsi di un pensiero attorno al diritto alla città che avrà importanti ramificazioni. Sono gli anni in cui Lefebvre scrive il testo che diventerà riferimento fondamentale per tutte le successive riflessioni sulla giustizia spaziale e per molti movimenti politici che dal basso ancor oggi rivendicano la partecipazione al dibattito attorno alle scelte sul progetto per la città (Prisco, 2013). Come noto, Lefebvre introduce il “diritto alla città” come diritto “all'individualizzazione nella socializzazione”, alla fruizione, ad una vita urbana il cui sviluppo sia non soltanto quantitativo ma qualitativo. La sua costruzione può avvenire soltanto con una pianificazione

⁶ Recenti indagini confermano che in Italia un'ampia percentuale del suolo consumato è destinato a strutture e infrastrutture per la mobilità: il 28% è occupato dalle strade asfaltate, il 19% da altre strade; mentre il 14% sono superfici destinate a piazzali, parcheggi, ecc (Ispra, 2014). Alcuni esercizi di misurazione effettuati a Conegliano (comune veneto di media dimensione) su tessuti urbani sorti successivamente al 1960, mostrano quanto la legge sugli standard abbia inciso in profondità nel disegno dello spazio pubblico e della strada, concepiti interamente attorno all'auto e alle esigenze della mobilità di massa. In particolare le misurazioni illustrano come allo spazio per strade e parcheggi definito come minimo dalla legge del 68' debbano aggiungersi molti spazi di servizio per l'automobile. Strade e corselli di servizio alle abitazioni, aree di servizio e per la manutenzione dell'auto, ecc complessivamente aumentano del 40% le superfici minime per strade e parcheggi previste per legge. La stessa analisi effettuata su un campione di tessuto storico dello stesso comune conferma questa tendenza, dimostrando quanto queste misure siano riuscite a intaccare anche i tessuti della città consolidata che, nel giro di pochi decenni, ha dovuto adattare razionalità e spaziali di lungo periodo alle nuove esigenze di mobilità.

⁷ Secondo recenti studi, i costi annuali di utilizzo e possesso di un'automobile media per una famiglia italiana ammontano a circa 4.800 euro (Cappelli, 2013: 28).

⁸ Nel 2015 in Olanda circolano 22,5 milioni di biciclette a fronte di una popolazione di 16,900 milioni di abitanti. Dal dopoguerra ad oggi, in tutto il territorio nazionale, si sono costruiti 35.000 km di piste ciclabili. Le statistiche illustrano come per distanze inferiori ai cinque chilometri gli spostamenti avvengono prevalentemente a piedi o in bici, in media ogni abitante pedala circa 900 km all'anno. (Statistics Netherlands, 2015; Stichting Bovag-Rai Mobiliteit, 2016).

⁹ Si veda il celebre testo *I limiti dello sviluppo: rapporto del System dynamics group Massachusetts Institute of Technology (MIT) per il progetto del Club di Roma sui dilemmi dell'umanità*, Edizioni scientifiche e tecniche Mondadori, Milano 1972.

urbana orientata ai bisogni sociali, al soddisfare il “valore d’uso” piuttosto che il solo “valore di scambio” (Lefebvre, [1968] 1970).

3 | *Critical-Mass* e ciclofficine in Italia come detonatori per il progressivo consolidarsi di un capitale culturale della mobilità alternativa

Anche se, come sappiamo, in Italia il dibattito sulla crisi energetica porterà a scelte di politica economica e infrastrutturali differenti¹⁰, l’eco delle esperienze maturate all’estero ha sollecitato la formazione di una cultura che, negli ultimi anni, sta provando a costruire nuove pratiche su cui sarebbe possibile basare lo sviluppo di una mobilità alternativa incentrata sull’utilizzo della bicicletta. Guardando in particolare a Milano e all’Italia padana come caso esemplare, è possibile riconoscere come, a partire dagli anni Duemila, si sia depositato un capitale culturale fatto di saperi, pratiche e attività da cui forse oggi si può ripartire per formulare nuovi standard e immagini territoriali per una diversa mobilità.

La cultura associativa a cui facciamo riferimento si è sviluppata attraverso diversi canali e realtà molto attive in città, ha una sua storia complessa, intrinsecamente legata ad alcuni storici centri sociali e al variegato e pittoresco mondo della “massa critica” milanese. A partire dal 2002 anche in Italia e in particolare a Milano, come avvenuto in tutto il mondo, la massa critica ha aggregato diversi gruppi sociali e sensibilità accomunate dal medesimo desiderio di utilizzare la ciclabilità come uno strumento per rivendicare un diverso uso dello spazio pubblico cittadino¹¹. Un evento globale che, dall’idea originale americana¹², si è diffuso in centinaia di città e il cui successo è garantito dalla capacità di contaminazione di una stessa liturgia governata da poche e semplici regole: andare insieme in bicicletta occupando lo spazio della strada e perturbando il traffico automobilistico (Carlsson, Elliot, Camarena, 2012). Ciò che ieri era protesta, atto eversivo, diventa sempre più spesso ritrovo gioioso e anche un po’ alla moda: rimane comunque un modo festoso di declinare la rivendicazione di diritti specifici dei tanti gruppi che costruiscono alleanze orizzontali basate sulla condivisione. Dalla prima esperienza milanese la “massa” si è diffusa rapidamente un po’ ovunque in Italia, citiamo solo le più note: Roma¹³, Torino, Bologna¹⁴, Brescia, Cagliari, Pescara, Bari¹⁵.

A Milano, in questi quindici anni, grazie all’iniziativa di alcuni partecipanti alla massa critica sono gemmate numerose iniziative. In prossimità del Cimitero Monumentale, nei capannoni occupati del deposito Bulk, nasceva la prima ciclofficina popolare d’Italia: un luogo attrezzato con strumenti e pezzi di ricambio in cui si potevano realizzare piccole riparazioni, scambiare esperienze e saperi. La ciclofficina funzionava anche da motore occulto della massa critica: dai rottami e dalle biciclette di recupero si preparavano i mezzi che poi alimentavano la “massa” nelle strade della città¹⁶. Dopo lo sgombero e la demolizione del Bulk, la

¹⁰ Tra le misure adottate dal governo Rumor per il contenimento dei consumi energetici ricordiamo: l’aumento dei prezzi per carburante e gasolio, l’abbassamento del limite di velocità in autostrada e il divieto di utilizzare l’automobile privata la domenica (Berselli, 2005) – inaugurando la pratica delle “domeniche a piedi”. Sebbene i provvedimenti per il contenimento dei consumi energetici avrebbero potuto sostenere politiche infrastrutturali e di mobilità differenti, in quegli anni la situazione italiana appare tuttavia diametralmente opposta a quella olandese per la presenza della Fiat che, come ricordato anche precedentemente, gioca un ruolo non secondario nelle dinamiche di sviluppo del Paese: tra il 1973 e il 1979 si producono 500.000 di automobili in meno rispetto al 1973 (Biffignandi, 2013). Nel 1977, infatti, la Fiat riceve i primi aiuti di stato.

¹¹ Chi ha vissuto dall’interno le diverse fasi della massa critica milanese racconta come il carattere del movimento sia mutato a seconda dei periodi e delle persone che nel corso di quindici anni di esistenza lo hanno animato: inizialmente legato ai movimenti antagonisti sorti attorno al centro occupato del Bulk, poi a quelli ecologisti, quindi a persone sensibili ai temi urbani e alla riconquista o riscoperta di pezzi misconosciuti della città. Oggi forse la massa critica milanese vive un nuovo periodo di transizione, passaggio certamente fisiologico, condizionato dalla mutazione generazionale di chi l’ha animata.

¹² Come noto, la *Critical-Mass* nasce nel 1992 a San Francisco per protestare contro il dominio delle automobili che invadono lo spazio pubblico: centinaia di ciclisti, settimanalmente, iniziano a percorrere le strade della città – soprattutto lungo quelle arterie in cui alle biciclette era vietato il transito – bloccando il traffico e, quindi, facendo percepire la propria presenza e il proprio peso, all’interno della città (Carlsson, [2002] 2003). Si possono trovare affinità con il movimento londinese *Reclaim the street* (Klein, 2000: 311-324), ideato da un collettivo di attivisti di *Earth First!*, sorto sempre all’inizio degli anni 90’ per riprendere possesso dello spazio pubblico occupato dalle automobili. Benché l’intento collimi con quello della *Critical-Mass*, c’è una differenza sostanziale: nel caso londinese gli eventi erano dei veri e propri *street party*, mentre la seconda è un corteo per soli ciclisti.

¹³ A Roma il primo raduno fu organizzato nel 2002, pochi mesi dopo quello milanese. Oggi si tiene ogni ultimo venerdì del mese, il raduno parte dai Fori Imperiali al palo 27, alle ore 18:30.

¹⁴ A Bologna la massa critica si tiene ogni ultimo venerdì del mese, il raduno da piazza Galvani alle 18:00.

¹⁵ Bari quest’anno sarà sede della massa critica delle masse critiche, la cosiddetta ‘Ciemmona’ (Critical Mass Interplanetaria), sotto lo slogan “OGGI IL TRAFFICO SIAMO NOI!!!”: il manifesto illustra ciclisti-rettili che, sciamando per le strade, divorano le auto-blatte ad evocare uno sviluppo evolutivo in cui le auto lasceranno il posto alla nuova specie dominante della bicicletta. https://ciemmona.noblogs.org/?page_id=1727

¹⁶ Alla ciclofficina del Bulk «si è fatta le ossa una generazione di appassionati di biciclette che hanno avuto l’occasione per misurarsi con il lavoro su raggi e forcelle personalizzando mezzi sempre più improbabili (megabiciclette, tandem, veicoli a tre ruote con cassettoni giganti, etc) e riesumando dalle cantine velocipedi incrostati di ruggine per trasformarli in pregiati oggetti vintage». (Niessen, 2017)

ciclofficina e la relativa Associazione +Bici hanno avuto un'esistenza randagia ma sempre radicata nel quartiere Isola: inizialmente operando per strada, successivamente hanno trovato un posto all'interno della "Stecca degli artigiani"; oggi, dopo la demolizione della Stecca, la ciclofficina ha uno spazio nell'incubatore culturale disegnato da Stefano Boeri ai piedi del bosco verticale. Dalla Stecca sono nate ulteriori importanti realtà anche commerciali, come la Stazione delle Biciclette a San Donato o l'atelier Orco Cicli, dove Giò Pozzo realizzava biciclette artigianali e su misura¹⁷. Grazie al *know-how* che la prima ciclofficina ha saputo costruire e diffondere, non poche persone hanno trovato occupazione nel settore della bicicletta¹⁸. A questi esempi milanesi si ispirano le tante realtà sorte in questi anni in tutta Italia¹⁹.

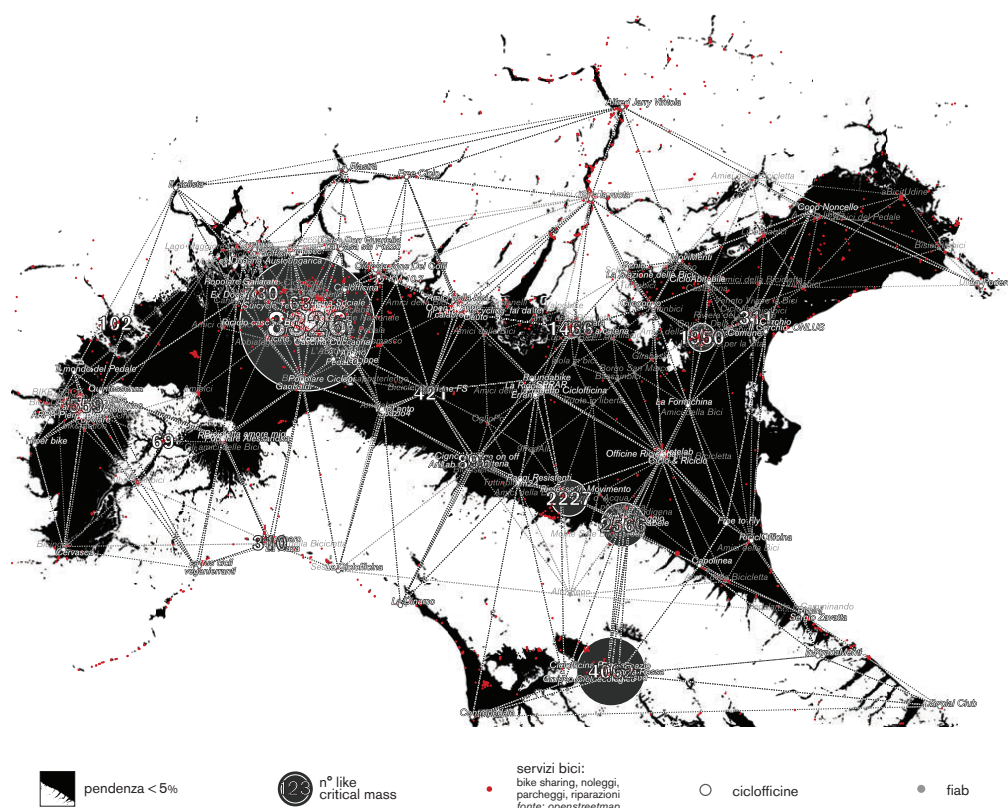


Figura 2 | Associazione nel nord Italia

Per lo più sono storie inedite²⁰, comunque tutte accomunate dal saper introiettare e reinterpretare parte di quel movimento di autocostruzione, riciclo, nuova manifattura e cultura digitale che, attraverso il nome di *makers*, rappresenta una significativa innovazione culturale nel sistema di produzione di beni e servizi su scala mondiale (Doctorow, 2009). A prescindere dalle singole motivazioni, culture e sensibilità, massa critica e ciclofficine popolari esprimono bene sia la domanda di un progetto urbano alternativo a quello prodotto negli ultimi decenni, sia la rivendicazione di alcuni "diritti" che ci rimandano ancora a Lefebvre. In *Rebels Cities* Harvey propone una rilettura del testo di Lefebvre incentrando la sua riflessione sulla vita urbana: la sua qualità deriverebbe proprio dalla capacità della città di essere dialettica, accogliendo i conflitti derivanti dalle molteplici pratiche che vi si possono esercitare. La presenza di queste condizioni

¹⁷ Giò Pozzo, alternerà l'attività di giornalista, architetto e artigiano di OrcoCicli alla costante presenza nella storica ciclofficina milanese, di cui è stato uno dei fondatori e, fino alla sua morte, un instancabile animatore. Con Adriano Maccarana scrive, *La macchina perfetta*, un volume che è dedicato alle origini, alla storia e recente riscoperta della bicicletta e, contemporaneamente, un "manuale di officina" per consentire a tutti di prendersi cura della propria bicicletta (Maccarana, Pozzo, 2010).

¹⁸ A dare una mano ad Alberto Masi nella storica officina con sede al velodromo Vigorelli, cui si devono le biciclette apprezzate in tutto il mondo, oggi vi è un giovane telaista che ha imparato i rudimenti di meccanica nella ciclofficina della Stecca. Altri ragazzi formati alla Stecca oggi lavorano per lo storico marchio Specialized, alcuni altri hanno fondato a Milano la propria bottega o officina meccanica.

¹⁹ Non esiste un censimento delle ciclofficine né delle *Critical-Mass* presenti in Italia, ma in modo empirico, utilizzando gli strumenti di ricerca sul web e i social network, è possibile mappare queste realtà. In riferimento al solo territorio padano (Figura 2) troviamo circa 91 sedi Fiab, 122 strutture che in internet rispondono alla chiave di ricerca "ciclofficina" e 16 *Critical-Mass* oggi in attività. Per quanto riguarda queste ultime, in base ai like registrati su Facebook, è possibile stimare la risonanza dell'evento.

²⁰ Recentemente si è scritto sulle ricadute economiche e sociali di alcune realtà simili sorte in Veneto come ad esempio la Mente Comune, associazione no profit di Vicenza, che a Padova apre la ciclofficina La stazione delle biciclette: solo nel 2013 l'associazione ha venduto circa 400 biciclette rigenerate (Fabian, 2014; Fabian, Donadoni, Velo, 2015).

consente l'esercizio del "diritto alla città" poiché permette ai diversi gruppi di intraprendere un'azione collettiva capace di alterare l'ordine preesistente (Harvey, [2012] 2013).

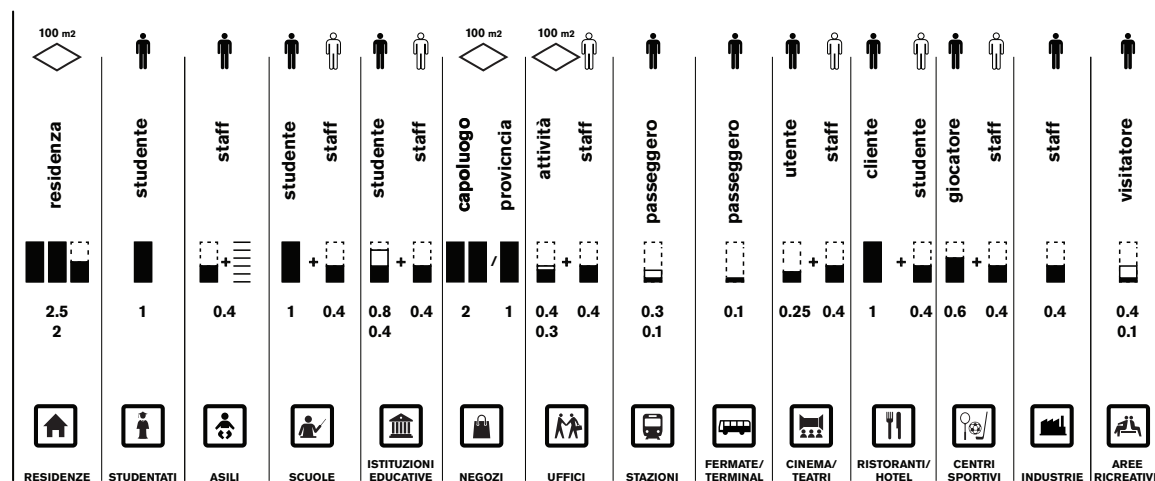
Riletta da questa angolazione, la massa critica sollecita un nuovo progetto in cui lo spazio della strada può essere inteso quale *commons*²¹, spazio pubblico inclusivo, non settoriale e non respingente rispetto a pratiche alternative (anche di mobilità). Attraverso la massa critica, il recupero dei rottami di bicicletta e la condivisione delle conoscenze e dei saperi necessari per mettere in pratica questo recupero, è possibile leggere implicitamente l'istanza di nuovi standard minimi, espressi nei termini di condivisione, qualità e sicurezza. Parliamo della necessità di spazi capaci di assorbire pratiche alternative ai modelli monodirezionali che oggi la legge sugli standard incarna. Contemporaneamente, tuttavia, la condivisione di conoscenze, di spazi e di rottami, che viene praticata nelle ciclofficine e attraverso la liturgia della "massa", ci racconta come oggi il progetto di una nuova città si realizzi anche attraverso pratiche della condivisione. Da queste rivendicazioni forse può prendere corpo l'idea di uno spazio urbano che si situa in una posizione intermedia tra un'idea moderna di ciò che era considerato pubblico – di tutti – ed un'idea postmoderna dell'individualizzazione esacerbata: la condivisione ricompone uno spazio intermedio e per questo potenzialmente innovativo dell'urbanità agendo sulle abitudini e sugli stili di vita, occupando spazi rilevanti nelle economie dei principali settori produttivi, riversandosi nella città, informando profondamente le relazioni e le tensioni che si possono istituire fra gli ambiti privati e pubblici (Bianchetti, 2014). Così, *Critical-Mass* e ciclofficine popolari mettono in discussione alcuni ordini costitutivi della città moderna e funzionale: da un lato, le tante dimensioni private ed iper-specializzate; dall'altro, l'idea di spazio pubblico inteso come ambito omogeneo ed inclusivo. Introducono, quindi, alla domanda di uno spazio mediano della strada: uno spazio capace di accogliere le diverse e molteplici pratiche, i tempi e i ritmi della città, senza tuttavia bloccare e definire tale potenziale nella fissità e frammentazione di uno spazio che sia esclusivamente quantitativo, eccessivamente disegnato e normato.

4 | Lo spazio della strada oggi: quale progetto, quali standards?

Possiamo riconoscere come non sempre il progetto dello spazio della strada, anche nei casi considerati più virtuosi, abbia avuto la capacità di assorbire tutti gli aspetti sopracitati. Pensiamo ancora all'Olanda o alla Danimarca e al caso emblematico di Copenaghen. Come visto, a partire dalle rivendicazioni espresse dagli attivisti e dalle necessità di contenimento dei consumi energetici, il progetto della strada si è mosso in questi Paesi, verso due direzioni simmetriche.

La prima ha portato all'individuazione di nuovi parametri per nuovi dispositivi da accostare a quelli già esistenti per l'auto: lo spazio della strada viene rigidamente disegnato attorno alla settorializzazione dei flussi e progressivamente diventa iper-parametrizzato. A Copenaghen gli standard per parcheggi da dedicare alle biciclette sono molto sofisticati e si articolano in 14 parametri (Figura 3) differenziati a seconda delle destinazioni d'uso degli edifici (Andersen et al., 2012).

²¹ Per Harvey «le strade urbane per come le conosciamo oggi, non costituiscono una forma di *commons* e tuttavia, prima dell'avvento dell'automobile, erano spesso un bene collettivo, un luogo di socialità popolare, uno spazio di gioco per i bambini. [...] Oggi quel bene comune è stato distrutto e trasformato in uno spazio pubblico dominato dalle automobili» (Harvey, [2012] 2013)



All'opposto, la seconda direzione verso cui si è mosso il progetto della strada in Olanda porta all'invenzione di norme e dispositivi che, per governare e regolare la compresenza di flussi, ipotizzano la condivisione dello stesso spazio. Il *woonerf* è l'esempio, divenuto ormai classico, di dispositivo urbano dove la mixité è il parametro che guida il progetto implicito: in questo spazio l'automobile non è vietata, ma la priorità nell'uso della strada è data ai residenti, ai pedoni e ai ciclisti. La strada è quindi intesa come spazio di uso promiscuo. In funzione di questi principi vengono ridisegnate le sezioni stradali, i materiali delle superfici e gli elementi di arredo urbano (Ben-Joseph, 1995). Da un lato, il *woonerf* è inteso come adattamento e progresso del paradigma modernista della compresenza dei flussi mediante l'adattamento di strade originariamente pensate per l'auto: ciò avviene attraverso l'inserimento di elementi che ne ostacolano il flusso senza tuttavia vietarlo e nella realizzazione di ambiti che proiettano ed estendono sulla

22 Prima che gli standard venissero formalizzati per mezzo della legge del 1968, le indicazioni parametriche che hanno di fatto guidato il progetto delle nostre città derivavano esclusivamente dai manuali, in questo senso, può essere utile sottolineare come gli studi sull'*existenzminimum* funzionalista rappresentino una delle radici da cui si sviluppa la manualistica italiana per l'architettura del dopoguerra. Il *Manuale dell'architetto* di Ridolfi, edito nel 1946 dal Cnr, è per molti anni l'unico riferimento per gli architetti operanti nel secondo dopoguerra. Tafuri lo giudica un "abaco della «della piccola tecnica»" (Tafuri, [1986] 2004: 17), in riferimento al fatto che non guarda alla ricerca tipologica e alle innovazioni tecnologiche che stavano maturando in altri contesti, preferendo invece esaltare i materiali e i metodi costruttivi tradizionali italiani. A questa esperienza Tafuri contrappone quella del *Problema sociale ed economico dell'abitazione* redatto da Diotallevi e Marescotti, pubblicato nel 1948: le radici di questo testo affondano nella cultura razionalista del movimento moderno, in particolar modo nelle ricerche e nei modelli sviluppati tra gli anni Venti e i Trenta a Weimar (Tafuri, [1986] 2004: 18-19). Non bisogna dimenticare che in Italia circolava già il *Bauentwurfslchre* di Ernst Neufert del 1936, la cui prima edizione italiana sarà pubblicata nel 1949 con il titolo *Enciclopedia pratica per progettare e costruire* (Sinopoli, Tatano, 2002: 24). Il contributo di Neufert matura all'interno della ricerca culturale e progettuale sull'alloggio minimo portata avanti da Gropius (lavorerà per molti anni nel suo studio di progettazione fino a diventare architetto capo) e dagli altri docenti del Bauhaus (Merkel, 2017). All'interno della ricerca dell'*existenzminimum* rientrano anche i lavori sviluppati negli stessi anni da Alexander Klein, che mette a punto un metodo scientifico per misurare i bisogni fisici e psicologici dell'uomo ed ottenere, quindi, i parametri utili per la progettazione (Bevilacqua, 2011).

strada le pratiche degli edifici che vi prospettano. Dall'altro lato, esso è – secondo l'interpretazione di Nick De Boer cui si deve anche l'individuazione del nome – un modello che interpreta la strada quale spazio sociale, votato all'incontro e inteso quale completamento della residenza (Nio, 2010). Un'interpretazione che ha i suoi riferimenti impliciti nelle teorie dell'urbanista tedesco Walter Schwagenscheidt, in Colin Buchanan e nel centro storico (van Gameren, van den Heuvel, 2010). Quest'ultima interpretazione sembra di particolare interesse se pensiamo alla particolare natura della città italiana laddove lo spazio pubblico dei centri storici rappresenta spesso un *woonerf* implicito in quanto «organismo unitario, fatto di edifici, spazi aperti e abitanti» (Albrecht, 2015: 20) che solo recentemente si è adattato all'auto. Forse oggi, anche alla luce di una nuova domanda di mobilità, potremmo riprendere la riflessione sul centro storico iniziata in Italia fra gli anni Cinquanta e Sessanta declinando il tema della conservazione alla luce di un nuovo “bisogno di città”. Un progetto per la strada che, grazie al capitale culturale e infrastrutturale depositato, sappia in poco tempo colmare il ritardo senza importare meccanicamente modelli sviluppati in altri contesti e culture.

A partire da questo denso deposito e dalle specificità dei nostri territori proponiamo un elenco aperto di elementi, dispositivi e strategie da cui partire per una revisione radicale degli standard della mobilità:

1. *Mediare fra il paradigma quantitativo e qualitativo.* Interpretare la strada quale infrastruttura integrata e multidimensionale: un supporto che, a seconda del contesto, sappia sostenere le domande di sicurezza, efficienza, velocità, ovvero i bisogni di interazione, le relazioni sociali, le pratiche di partecipazione e rivendicazione.
2. *Il “tempo” come nuovo parametro.* ; Uno spazio della mobilità disegnato tenendo conto dell'ubicazione del vasto deposito di attrezzature del *welfare* (scuole, chiese, presidi sanitari): in questo caso lo standard non sta solo nella presenza di tali attrezzature in quantità e numero sufficiente, ma anche nella loro accessibilità pedonale o ciclabile in tempi e condizioni di sicurezza ragionevoli (Munarin, Tosi, 2014).
3. *Le ciclofficine e le associazioni a sostegno di una mobilità alternativa all'auto.* Intendere queste attrezzature come *stepping stones*, riserve di un prezioso capitale culturale da cui partire: esse, oltre ad esprimere un deposito importante e radicato sul territorio, manifestano nuove istanze che il progetto della città deve saper ascoltare.
4. *Il centro storico come *woonerf* implicito.* Nonostante l'adattamento alle esigenze dell'auto, la strada nel centro storico è ancora prevalentemente spazio pubblico, ambito di interazione sociale e commercio, proiezione dell'edificio sul suolo e di un'idea di abitabilità densa applicata all'intero ambito urbano. Il particolare spazio della strade – con sezioni strette, non rettilinee e spesso non asfaltate – accoglierebbe facilmente una mobilità lenta.
5. *Spazi del welfare, del commercio e luoghi del lavoro adattati per facilitare le pratiche della ciclabilità.* Negozi, scuole, edifici pubblici e luoghi del lavoro devono essere dotati di parcheggi sicuri e confortevoli per biciclette e *cargo-bike*, biciclette condivise, attrezzature per le piccole riparazioni, spogliatoi e servizi attrezzati con docce e armadietti.
6. *Le stazioni come nuove centralità.* Le stazioni ferroviarie e della metropolitana devono essere intese come luoghi intermodali densi, sicuri, capaci di facilitare i flussi, ma anche l'incontro e le pratiche dello stare. Allo stesso modo, i vagoni dei treni devono essere organizzati in modo da interpretare il viaggio come pausa di un più lungo spostamento in bicicletta che attraversi città e i territori.
7. *Le infrastrutture capillari di acqua e strade bianche come potenziali connessioni ciclabili di scala territoriale.* Il grande deposito di lungo periodo di acque e strade che innerva il territorio padano è una rete pervasiva e densa che naturalmente si presta ad una mobilità alternativa all'auto: ciò trasformerebbe campagne, aree interne e meno accessibili in un “nuovo fronte” del territorio.
8. *Le piste ciclabili come male necessario.* In ultimo, ma non in ordine di importanza, quando non ci sono alternative ed è importante raggiungere elevati standard di sicurezza o velocità, la separazione dei flussi e la specializzazione delle superfici stradali resta una soluzione efficiente e forse un male inevitabile.

Riferimenti bibliografici

- Albrecht B. (2015), *Esportare il centro storico*, in *Esportare il centro storico*, a cura di Benno Albrecht, Anna Magrin (Milano, Triennale 11 settembre-11 dicembre 2015), Rubbettino, Soveria Mannelli, pp. 20-25
- Andersen et al. (2012), *Collection of Cycle Concepts*, Cycling Embassy of Denmark
- Bacigalupo M., Corna Pellegrini G., Mazzocchi G. (1965), *La pianificazione nell'area milanese – Una proposta di sviluppo lineare*, Centro Studi Piano Intercomunale Milanese, Milano
- Baiocco R., Velo L. (2014), *Città a traffico moderato, dall'isola ambientale al woonerf. Radici italiane contrastanti della modellazione dello spazio stradale*, in AA.VV., *L'urbanistica italiana nel mondo*, Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU (Milano 15-16 maggio 2014), Planum Publisher, Roma-Milano
- Ben-Joseph E. (1995), "Changing the Residential Street Scene: Adapting the Shared Street (Woonerf) Concept to the Suburban Environment", in *Journal of the American Planning Association*, n.61, pp. 504-515
- Berselli E. (2005), "Quando l'austerità sparse la luce all'Italia di Rumor", *Repubblica* 18 settembre
- Bevilacqua M.G. (2011), "Alexander Klein and the Existenzminimum: A 'Scientific' Approach to Design Techniques", in *Nexus Network Journal*, n.13, luglio, pp. 297-313
- Bianchetti C. (a cura di, 2014), *Territori della condivisione: una nuova città*, Quodlibet, Macerata
- Biffignandi D. (2013), "Nascita e sviluppo dell'industria automobilistica", in *Il Contributo italiano alla storia del Pensiero - Tecnica*, Enciclopedia Treccani online
- Campos Venuti G. (1967), *Amministrare l'urbanistica*, Einaudi, Torino
- Cappelli A. (2013), *Mobilità e territorio. Il costo sociale del trasporto e della logistica in Italia*, in *New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, a cura di Lorenzo Fabian, Aracne, Roma, pp. 24-35
- Carlsson C. ([2002] 2003), *Critical Mass. L'uso sovversivo della bicicletta*, Feltrinelli, Milano
- Carlsson C., Elliot L.R., Camarena A. (a cura di, 2012), *Critical mass: noi siamo il traffico*, Memori, Roma
- De Carlo G., Tintori S., Tutino A. (1963), *Piano Intercomunale Milanese – Relazione illustrativa dello schema di Piano Intercomunale*, Centro Studi Piano Intercomunale Milanese, Milano
- De Carlo G., Tintori S., Tutino S. (1965), *La pianificazione nell'area milanese – Secondo schema per il piano intercomunale milanese nel quadro della verifica del modello del 25 luglio 1963*, Centro Studi Piano Intercomunale Milanese, Milano
- Doctorow C. (2009), *Makers*, Harper, London
- Fabian L., Donadoni E., Velo L. (2015), 'Ri-Ciclare spazi e forme della mobilità', in Fabian L., Munarin S., Donadoni E. (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, vol. 14, Aracne, Roma, pp. 114-39.
- Fabian L. (2014), *Nuove strade a nord-est. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa*, in Calafati A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda per l'Italia*, Donzelli, pp. 267-300
- van Gameren D., van den Heuvel D. (ed., 2010), *DASH 03. The Woonerf Today*, Nai 010 Publisher, The Netherlands
- Guarnaccia M. (1997), *Provos. Amsterdam 1960-1967: gli inizi della controcultura*, AAA edizioni, Bertiole
- Harvey D. ([2012] 2013), *Città ribelli*, Il Saggiatore, Milano

- Holligan A. (2013), "Why is cycling so popular in the Netherlands?", *BBC online magazine* 13 agosto
- Ispira (2014), *Il consumo di suolo in Italia - Edizione 2014*, Ispira, Roma
- Klein N. (2000), *No logo: no space, no choice, no jobs*, Flamingo, London
- Lefebvre H. ([1968] 1970), *Il diritto alla città*, Marsilio, Padova
- Lindner C., Hussey A. (ed., 2013), *Paris-Amsterdam Underground. Essays on Cultural, Resistance, Subversion and Diversion*, Amsterdam University Press, Amsterdam
- Merkel P. (2017), *Das Wirken Ernst Neuferts in den Jahren von 1920 bis 1940*, Springer Vieweg, Wiesbaden
- Munarin S., Tosi M.C. (2014), *Accessibilità, walking distance, giustizia spaziale*, in Calafati A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda per l'Italia*, Donzelli, pp. 321-337
- Niessen B. (2013), *C'era una volta il Deposito Bulke*, Doppio Zero
<http://www.doppiozero.com/rubriche/164/201310/cera-una-volta-il-deposito-bulk>
- Nio I. (2010), *Communal versus Private. The unfinished Search for the Ideal Woonerf*, in van Gameren D., van den Heuvel D. (ed.), *DASH 03. The Woonerf Today*, Nai 010 Publisher, The Netherlands, pp. 5-17
- Pozzo G., Maccarana A. (2010), *La macchina perfetta. Teoria, pratica e storie della bicicletta*, Il Saggiatore, Milano
- Prisco M.R. (2013), *La giustizia spaziale. Fondamenti teorici, implicazioni per le politiche, aspetti metodologici*, tesi di dottorato, Roma, Facoltà di Economia, dottorato in Geografia Economica XXV ciclo, relatrice Prof.ssa Roberta Gemmiti
- Ross K. (1995), *Fast cars, clean bodies: decolonization and the reordering of French culture*, MIT Press, Cambridge-London
- Sinopoli N., Tatano V. (a cura di, 2002), *Sulle tracce dell'innovazione: tra tecniche e architettura*, Franco Angeli, Milano
- Statistics Netherlands (2015), *Transport Mobility 2015*, The Hague
- Stichting Bovag-Rai Mobiliteit (2016), *Mobiliteit in Cijfers Tweewielers 2016-2017*, Amsterdam
- Tafari M. ([1986] 2004), *Storia dell'architettura italiana 1944-1985*, Einaudi, Torino
- Tutino A. ([1964] 1965), *Gli standard urbanistici nell'edilizia popolare*, in *La legge urbanistica e le cooperative di abitazione*, Atti del convegno nazionale (11-13 dicembre 1964 Milano), Società Umanitaria, La nuova Italia editrice, Firenze, pp. 107-116