rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio





Rivista quadrimestrale gennaio-aprile 2017 anno XVII, numero 47

Direttore responsabile Laura Facchinelli

Direzione e redazione Cannaregio 1980 – 30121 Venezia Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona e-mail: info@trasportiecultura.net laura.facchinelli@alice.it per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio

postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico Giuseppe Goisis Università Ca' Foscari, Venezia

Massimo Guarascio Università La Sapienza, Roma

Giuseppe Mazzeo Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni Ecole Nationale Supérieure d'Architecture, Strasburg

Marco Pasetto Università di Padova

Franco Purini Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero Università luav, Venezia Zeila Tesoriere

Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line nel sito www.trasportiecultura.net

2017 © Laura Facchinelli Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2017

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

TRASPORTI

5 MOBILITÀ INNOVATIVE IN AMBITI URBANI

di Laura Facchinelli

7 LE INNOVAZIONI NELLA MOBILITÀ URBANA

di Oliviero Baccelli e Raffaele Galdi

9 ELEMENTI DI MOBILITÀ SOSTENI-BILE NELLA PIANIFICAZIONE DI AMBITI URBANI

di Giuseppe Mazzeo

17 AUTONOMOUS DRIVING E LE INNOVAZIONI NELLA MOBILITÀ E NELLA FORMA URBANA

di Raffaele Galdi

25 POLITICHE INNOVATIVE DI MOBI-LITÀ SOSTENIBILE. LA SHARING MOBILITY NELLE UNIVERSITÀ ITALIANE

di Massimiliano Rossetti, Mario Boffi e Matteo Colleoni

33 I NUOVI SPAZI DI LAVORO E LE ESIGENZE DI MOBILITÀ URBANA

di Niccolò Pleri

39 LE INNOVAZIONI NELLA MOBILITÀ
URBANA E IL LORO IMPATTO SUGLI STRUMENTI DI GOVERNANCE
E PIANIFICAZIONE

di Gabriele Grea

47 ANALISI DEL CROWDSHIPPING COME SOLUZIONE INNOVATIVA PER PROMUOVERE LA CRESCITA E LA SOSTENIBILITÀ DELLE AREE URBANE

di Edoardo Marcucci, Valerio Gatta, Eleonora Pieralice, Michela Le Pira, Céline Sasha Carrocci

55 L'ACCETTABILITÀ DELLE POLITICHE DI ROAD PRICING: SUGGESTIONI A PARTIRE DAL CASO DI MILANO

di Marco Percoco

63 TRASPORTI INNOVATIVI O NON CONVENZIONALI COME STRUMENTO PER L'INNOVAZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA

di Agostino Cappelli, Alessandra Libardo e Andrea Sardena

71 POLITICHE INNOVATIVE PER UNA LOGISTICA URBANA SOSTENIBILE

di Edoardo Croci e Denis Grasso

79 DOOR TO DOOR. FUTURO DEL VEICOLO, FUTURO URBANO

di Dominique Rouillard e Alain Guiheux

91 VISIONI DI CITTÀ: ESPANSIONE URBANA E MOBILITÀ FUTURA. CASI STUDIO IN EUROPA

dl Oriana Giovinazzi

99 MOBILITÀ INNOVATIVA NELLE CITTÀ DI DOMANI: IL CASO JUMÈIRAH CENTRAL A DUBAI

di Diego Deponte, Samuele Camolese e Roberto Morandi

cultura

107 THE NEXT FRONTIER IN
MOBILITY DI AISIN GROUP ALLA
MILANO DESIGN WEEK

d Cecilia Saibene

111 TORINO, IL NUOVO MUSEO DELL'AUTOMOBILE

di Donatella Biffignandi

115 GRAART. A ROMA I VIADOTTI DIVENTANO OPERE D'ARTE

di Laura Facchinelli

Mobilità innovative in ambiti urbani

di Laura Facchinelli

Siamo nell'era delle grandi trasformazioni. Con alcuni strumenti (pensiamo allo smartphone che abbiamo in tasca) abbiamo sviluppato una relazione permanente e ormai irrinunciabile, modificando le nostre abitudini e i parametri stessi delle relazioni con la realtà. Rischiamo di perdere memoria dei tempi, molto recenti, in cui gli strumenti oggi disponibili non c'erano. È il caso di internet, una rete potenzialmente illimitata. I giovanissimi l'hanno respirata da subito come una realtà naturale, ovvia. Noi adulti invece l'abbiamo conquistata. Probabilmente la usiamo in modo più distaccato e consapevole; sappiamo che prima non esisteva, e che quindi potremmo farne a meno: che potremmo, in teoria, tornare indietro nel tempo. Invece tornare indietro non è possibile. Anzi, le trasformazioni - assecondando le sfide invitanti del progresso, ma anche sotto la spinta dei molteplici interessi in gioco - si fanno sempre più veloci, incalzanti, irreversibili. In tutti i campi.

Il futuro ci riserva scenari nuovi. Alcuni già si annunciano, con prepotenza. Dicono gli economisti che siamo alle porte della quarta rivoluzione industriale: dopo l'era del vapore, quella dell'elettricità e quella (ormai acquisita) appunto di internet, siamo nell'era che è stata definita di "internet delle cose, delle macchine", dove tutto – in una dimensione ormai globalizzata - si gioca sullo sviluppo tecnologico e sull'innovazione. È questo il punto di riferimento per le aziende che vogliono crescere.

Già, le macchine! Si studiano e si attuano applicazioni sempre più estese di strumenti intelligenti. Vengono effettuate tramite robot persino alcune operazioni chirurgiche ad alta precisione, con risultati migliori rispetto a quelli ottenuti con la tradizionale tecnica manuale: superato l'iniziale disorientamento, ora sappiamo che sono procedure ormai collaudate, a disposizione di tutti. Nel campo dei trasporti, sistemi di controllo ad alta tecnologia consentono, ormai da anni, per esempio di far circolare un convoglio della metropolitana in assenza di conducente (la linea 14 della rete parigina era integralmente automatizzata già vent'anni fa). E sappiamo – anche se la prospettiva, al momento, ci sembra innaturale e pericolosa – che in un futuro non troppo lontano anche le automobili potranno circolare in piena sicurezza sulle strade col controllo affidato non a un essere umano, ma a tecnologie informatiche e digitali.

L'autonomous driving è forse l'argomento più suggestivo fra quelli che vengono affrontati nel presente numero della rivista. Un numero, realizzato in collaborazione con l'Università Bocconi, che è dedicato alle soluzioni d'avanguardia per contenere gli effetti negativi del prevedibile aumento della mobilità in ambito urbano. Ci sono misure che consentono di ridurre il numero dei veicoli privati in circolazione: la parola d'ordine è sharing: uso del veicolo da parte di più soggetti oppure condivisione di un tragitto comune. Gli strumenti sono, ancora una volta, le tecnologie, applicate al veicolo, alla mappatura dei percorsi urbani ecc. Per la guida senza conducente sta avanzando lo studio di sensori che potranno attuare il controllo totale sullo spazio circostante, compresi gli eventi imprevedibili. Gli effetti di queste prospettive rivoluzionarie sono potenzialmente molto positivi, in termini sia di maggiore accessibilità che di rispetto dell'ambiente. Usare gli autoveicoli in modo intelligente consentirà di ridurre i costi, ma anche di utilizzare meglio le nostre energie: a bordo di un'automobile che guida da sola, potremo, viaggiando, dedicarci ad altro.

È molto importante e urgente comprendere le trasformazioni in corso, anche nel campo della mobilità. Come esercizio mentale, in modo da essere in grado, appena possibile, di sfruttarne le potenzialità al nostro servizio. Ma anche per intuire i possibili cambiamenti delle nostre città, che vedranno impegnati urbanisti ed architetti per progettare, per esempio, gli spazi della nuova mobilità e il riuso delle aree urbane liberate dal transito e dalla sosta delle automobili.

Per leggere questi cambiamenti così dirompenti, occorre andare al di là delle valutazioni puramente tecniche ed economiche. Si impone un confronto con le discipline umanistiche. Ecco perché proponiamo, in chiusura di questo numero, uno sguardo agli spazi intorno al Grande Raccordo Anulare della capitale. Strade adiacenti e sottopassi sono stati rivitalizzati da interventi di Street Art che richiamano la storia del territorio circostante. Noi siamo convinti che comprendere il significato ampio di interventi come questo sia utile per prepararsi a vivere il futuro.

TRASPORTI & CULTURA N.47





Torino, il nuovo Museo dell'Automobile

di Donatella Biffignandi

Si chiama sempre Museo dell'Automobile, anzi, Museo Nazionale dell'Automobile di Torino. Ma chi ricorda il Museo che chiuse nel 2007 si troverà di fronte a qualcosa di completamente nuovo ed inaspettato, sia all'esterno, per le profonde modifiche all'edificio originario, sia all'interno, per un percorso scenografico di inusuale ricchezza ed articolazione.

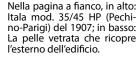
Le personalità che concorsero all'organizzazione del "vecchio" Museo (in realtà, nuovissimo per l'epoca, dal punto di vista architettonico ed espositivo), ossia l'architetto Amedeo Albertini, che progettò l'edificio di corso Unità d'Italia, e il dott. Carlo Biscaretti di Ruffia, primo conservatore, che vide finalmente elevata al rango di esposizione museale la sua collezione di cimeli e documenti, erano uomini del primo Novecento. Albertini pensò all'automobile come oggetto da esporre immergendolo nel suo habitat naturale: la strada, gli spazi aperti, l'orizzonte. Immaginò dunque un edificio tutto a vetri, modernissimo, in cui sembrava annullarsi la sensazione di coercizione spaziale: le macchine, esposte l'una accanto all'altra, avevano come sfondo il cielo e la collina di Torino. Pavimento e pareti erano volutamente anonimi, pure quinte di contorno, che non dovevano distrarre il visitatore da ciò che si trovava al centro dell'attenzione. Cioè l'automobile: imponente, "parlante". La sua forza evocatrice bastava per incutere un senso di timore reverenziale. Le vetture suscitavano rispetto, ammirazione, curiosità. Bastava leggerne la potenza, la velocità, la marca, il nome, e ci si sentiva appagati. Una Packard, era una Packard; per una Isotta Fraschini, bastava il nome. Eravamo negli anni sessanta: il Museo fu inaugurato nella sua sede di corso Unità d'Italia l'anno prima della celebrazione del Centenario dell'Unità, in una zona che fu urbanisticamente rivoluzionata, anzi plasmata, dal Centenario, tanto da chiamarsi da allora in poi "Italia61". Tutto era architettonicamente rivoluzionario, in quella zona: la monorotaia del Laghetto, la funicolare al Parco Europa, il Circarama, il Palazzo a Vela, il Palazzo del Lavoro...e il Museo dell'Auto.

Un Museo si pone sempre, per sua stessa missione, come tramite tra noi e la memoria; è la rappresentazione plastica del nostro rapporto con la memoria e con il passato. Il museo di allora ci collegava con un mondo che molti dei visitatori avevano visto, e sperimentato da giovani: un mondo senza auto. Presentava un oggetto con cui non tutti avevano quotidiana dimestichezza, e che ancora poteva parere misterioso, quasi magico, che disponeva ancora di una propria, autonoma, forza evocatrice. Il resto, il contorno, ce lo metteva il visitatore; bastava una cartina, ed era subito

Turin, the new Automobile Museum

by Donatella Biffignandi

The National Automobile Museum in Turin was reopened and completely renovated in 2011. Compared to the previous Museum, the visitor is now confronted with something new and unexpected, both outside, given the profound changes to the original building, and inside, thanks to the unusually rich and articulated scenographic itinerary. The "old" museum was inaugurated the year before the celebration of the Centennial of the Unity of Italy. The first rumours, the first criticisms about the way the Automobile Museum was set up began to emerge in the 1980s. The need to intervene on the building itself was recognized, and a competition was launched. But most importantly the exhibition itinerary needed to be renovated. The commission fell to François Confino, who had already designed the new exhibition at the Cinema Museum. It seemed natural to view the histories of the automobile and cinema as parallel. The entire project for the scenography is based on this continuous parallel: the automobile in cinema, the cinema of automobiles. As a result thirty mini-projects have been produced, thirty reconstructions of memory tied together by cinema.



In questa pagina: La carrozza di Bordino del 1854 nella sezione "I cavalli diventano fantasmi". Fonte delle immagini che accompagnano questo articolo: Museo dell'Automobile (fotografo Andrea Guremani)

- 1 Nella pagina seguente, in alto: la sezione "Il grande garage del futuro".
- 2 Nella pagina seguente, al centro: la Cisitalia mod.202 del 1948.
- 3 Nella pagina seguente, in basso: la Cadillac 62 Special del 1958.
- 4 A pag. 118, in alto: l'onda del design.
- 5 A pag. 118, al centro: la Fiat 500 del 1962 appartenuta a Sandro Pertini ed esposta in Autorino.
- 6 A pag. 119, in basso: visione notturna del museo.



TRASPORTI & CULTURA N.47







Pechino-Parigi; era sufficiente una ruota di legno, e all'immaginazione appariva il mujiko che l'aveva costruita.

Poche cose come il nostro rapporto con la memoria sono cambiate così tanto negli ultimi decenni. Nessun oggetto, oggi, trattiene più in sé la medesima potenza evocativa di allora, da solo. Abbiamo bisogno di essere condotti, guidati, nella ricostruzione del passato, che nel frattempo si è allontanato da noi alla velocità della luce. Non è soltanto una questione di tempo che è trascorso, portandoci dagli anni sessanta del Novecento, agli anni dieci e venti del duemila. È il Novecento che si è allontanato da noi, sprofondando in un buio e in una lontananza che vengono squarciati soltanto da uno sforzo ri-creativo che da soli non siamo più in grado, non siamo più in condizione, di fare. Siamo figli del Novecento, ma figli orfani.

Le prime voci, le prime critiche sul modo con cui era allestito il Museo dell'Auto cominciarono a circolare negli anni Ottanta. Si iniziò a dire, sempre più insistentemente, che le vetture erano sistemate come in un garage; che non c'era vita in loro, nulla che riconducesse alla loro esistenza "di prima". Iniziarono a circolare le prime proposte. Ma era difficile capire cosa fare, come farlo, quale doveva essere l'obiettivo da porsi. Creare delle scenografie di contorno? Certo, e fu fatto spesso, per mostre temporanee, o per zone parziali dell'esposizione permanente. Gigantografie, filmati, pannelli, targhe, manichini, ambientazioni. Ma era ancora un procedere per tentativi. E intanto si diventava sempre più consapevoli della necessità di un intervento anche sull'edificio-contenitore. Questo fu oggetto di un concorso, vinto dal progetto che sposò con maggiore convinzione e determinazione il rispetto dell'architettura originaria con l'esigenza di un ampliamento e ammodernamento della superficie da destinare all'esposizione.

Era però il ripensamento globale ed organico del percorso interno a suscitare le maggiori preoccupazioni. Grazie al concorso di molte forze, come già era successo negli anni cinquanta, ci trovavamo di fronte ad una occasione unica, imperdibile ed irripetibile: rinnovare il Museo, dargli una seconda vita, e un'altra anima.

Il nome di François Confino si impose da solo. Nel 1999 aveva firmato il nuovo allestimento del Museo del Cinema, proprio nella nostra città. Il cinema: un'arte che nacque alla fine dell'Ottocento. Come l'automobile. Che rivoluzionò la comunicazione, la narrazione, l'immaginazione. Come l'automobile, che rivoluzionò il concetto di tempo e di distanza, i rapporti tra gli uomini, le cose, i luoghi. Il cinema ci ha cambiati dentro, e ci ha regalato innumerevoli momenti di emozione, e di crescita interiore. Il cinema ci ha portati dentro il mondo, ci ha permesso di vivere, come la letteratura di cui è fratello, una serie infinita di vite diverse. E anche in questo è profondamente vicino all'automobile, che ha permesso a tutti noi una mobilità impensabile ai nostri avi, una libertà di cui le saremo per sempre debitori. E sia il cinema, sia l'automobile, hanno trovato a Torino un ambiente particolarmente favorevole, tanto da affermarsi come in nessun'altra città d'Italia per buona parte del secolo scorso.

Parve naturale vedere nell'automobile e nel cinema due storie parallele, che si sono incrociate mille volte. Si scoprì presto che Confino era appassionato di automobili, e che vedeva in loro un'altra forma di "movimento", così simile al cinema, da poter essere ricreata e rievocata proprio attraverso il **TRASPORTI & CULTURA N.47**

cultura

cinema. L'intero suo progetto scenografico si posa su questo continuo parallelo: l'automobile nel cinema, il cinema dell'automobile. E dal rapporto con la sua immaginazione, uno dopo l'altro sono scaturiti trenta mini-progetti, trenta ricostruzioni della memoria, trenta mondi possibili, tangibili, da toccare, dentro cui immergersi, trenta realtà, virtuali da un lato, autentiche dall'altro. Tutte legate l'una all'altra grazie al cinema. Grazie a queste trenta ambientazioni diverse, ora il Novecento è di nuovo di fronte a noi. É non soltanto evocato, ma ricostruito davanti a noi, che non saremmo più capaci di immaginarlo da soli. Vediamo, tocchiamo gli uomini e le donne che lo hanno vissuto, riscopriamo i loro orizzonti, proviamo le loro emozioni, che diventano le nostre. Capiamo cosa è stata l'automobile, come è nata, come si è perfezionata, come è stata usata e da chi, come si è diffusa, e come potrà essere nel nostro futuro. Il legame con il passato, e con la memoria, è di nuovo qualcosa di vivo, che ci arricchisce e ci emoziona. Non è pensato solamente per i giovani, più abituati ad essere quidati sul filo della memoria dalla tecnologia, ma per tutti noi, che siamo stretti tra un passato che ci sfugge e un futuro che ci fa paura. E che proprio per questo amiamo essere presi per mano, e ricondotti lungo un cammino a ritroso che ci restituisce alla nostra memoria, e ad un mondo che ci appartiene.

marzo 2011

© Riproduzione riservata

Questo testo risale al momento della riapertura del museo dopo l'importante intervento di trasformazione. L'autrice, che da molti anni era responsabile del Centro di Documentazione, richiamava vicende legate in modo significativo a Torino, città dell'automobile. Per conoscere le collezioni del museo, la sua organizzazione, le iniziative, le dotazioni tecnologiche a servizio dei visitatori, si può consultare il sito internet www.museoauto.it

