

# Paesaggi della strada in pandemia: progetti per l'emergenza e oltre

**Emma Salizzoni**

DIST - Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino, Italia  
[emma.salizzoni@polito.it](mailto:emma.salizzoni@polito.it)

## Abstract

Sin dai primi mesi della pandemia di COVID-19 è risultato chiaro come, per far fronte all'emergenza sanitaria, i futuri scenari urbani avrebbero dovuto prevedere significative innovazioni in tema di mobilità e di disegno dei paesaggi della strada. L'emergere delle istanze connesse al distanziamento sociale e al contingentamento dei mezzi pubblici hanno portato diverse città a prevedere sistemi di mobilità sostenibile in grado di contrastare una incontrollata crescita nell'uso del mezzo privato e i conseguenti impatti ambientali. Al contempo, si è guardato con rinnovato interesse alla strada come componente strategica del paesaggio urbano, in grado di supplire alla carenza di spazi aperti pubblici di prossimità resa evidente, soprattutto all'interno di tessuti urbani densi, dalle misure di limitazione agli spostamenti. L'interpretazione della strada come spazio multifunzionale in grado di assolvere a scopi di mobilità sostenibile, sociali e non da ultimo ecologico-ambientali è stata posta pertanto alla base di diverse sperimentazioni progettuali, in Italia come all'estero. Questo articolo riporta e discute alcune iniziative di ridisegno dei paesaggi della strada innescate dalla contingenza pandemica e attualmente in corso a Torino, città tra le più colpite, nel nostro paese, dalla prima come dalla seconda ondata del 2020. La lettura di queste esperienze, oltre a gettare luce su pratiche non scontate in una città tradizionalmente 'auto-centrica', apre a riflessioni più generali sul ruolo della crisi come motore di innovazione urbana e su obiettivi e modi del progetto di paesaggio per la strada nella contingenza pandemica e oltre.

## Keywords

Strada, spazio pubblico, progetto di paesaggio, pandemia.

## Abstract

*From the very first months of the COVID-19 pandemic, it became clear that future urban scenarios would have needed to foresee significant innovations in terms of mobility policies and streetscape design in order to cope with the health emergency. The new paradigms of social distancing and the restriction of public transport led several cities to envisage sustainable mobility systems capable of containing an uncontrolled growth in the use of private vehicles and the related environmental impacts. At the same time, there has been a renewed interest in streets as strategic components of urban landscapes, able to compensate for the lack of open public areas of proximity that has emerged, especially in dense urban areas, as a result of measures to limit movements. The interpretation of the street as a multifunctional space able to perform not only mobility functions, but also social and ecological ones, has thus guided several experimental initiatives in Italy and abroad. This article reports and discusses some actions for the re-design of the urban streetscape which were triggered by the pandemic contingency and that are currently underway in Turin, one of the Italian cities which were most affected both by the first and the by the second wave of 2020. The reading of these experiences, apart from highlighting a lively and non-trivial local reality, stimulates reflections on the relationship between crisis and urban innovation as well as on the objectives and methods of the streetscape project in the pandemic contingency and beyond.*

## Keywords

*Street, public space, landscape project, pandemic.*

### La strada urbana, spazio pubblico ritrovato

Molte delle riflessioni che sono andate emergendo, già nelle prime fasi della pandemia di COVID-19, sulla relazione tra crisi sanitaria e scenari evolutivi urbani hanno riguardato il potenziale, rinnovato ruolo delle strade. In Italia, ad aprile 2020, ancora in periodo di lockdown ma alle soglie della cosiddetta 'Fase 2', l'associazione Bikeitalia proponeva il *Piano di azione per la mobilità urbana post Covid* (Pinzuti et al., 2020). A maggio il Comune di Milano, tra i più colpiti dalla prima ondata, lanciava il *Programma Strade Aperte. Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile* (Comune di Milano, AMAT, 2020), mentre un mese dopo, al di fuori dei confini nazionali, la statunitense *National Association of City Transportation Officials* (NACTO) diffondeva, traducendole non a caso in italiano e spagnolo, le linee guida *Streets for Pandemic Response and Recovery* (GDCI, NACTO, 2020).

Le ragioni che hanno portato a focalizzare l'interesse sulla componente stradale del paesaggio urbano nel contesto della pandemia sembrano essere essenzialmente due, strettamente interrelate.

La prima è connessa ad un tema di mobilità, e in particolare alla necessità, a fronte del contingentamento del trasporto pubblico causato delle nuove esigen-

ze di distanziamento sociale, di prevenire un aumento incontrollato dell'uso del mezzo privato. Rischio accertato, ad esempio, per la regione di Wuhan, dove, già a marzo 2020, l'utenza del mezzo privato era salita significativamente a seguito dello scoppio dell'epidemia (Ipsos, 2020), e ritenuto da contrastare non solo per una generale ragione di sostenibilità ambientale, ma anche in relazione al nesso – sostenuto da diversi studi (Conticini et al., 2020; Setti et al., 2020), per quanto ancora oggetto di confronto scientifico (Barakat et al., 2020; Bontempi et al., 2020) – tra inquinamento atmosferico e diffusione del virus. La promozione all'interno dei centri urbani di una mobilità dolce e attiva, alternativa a quella veicolare motorizzata – quindi ciclabile e pedonale – è stata vista come la risposta più efficace in tal senso<sup>1</sup>.

La seconda ragione è invece connessa alla dimensione fisica della strada e in particolare alle sue potenzialità di proporsi come spazio pubblico – accessibile e fruibile da tutti (Bergamaschi, 2014) – all'interno della città densa. Risorsa più che mai preziosa in un momento in cui le limitazioni agli spostamenti hanno evidenziato la necessità di una quota maggiore di spazi aperti urbani di prossimità rispetto alla residenza, e in cui i dettami del distanziamento sociale hanno messo in crisi l'idea stessa di città compatta, auspicabile sino a ieri per evidenti ragioni sociali e ambientali (Gill et al., 2020; Holmes, 2020).

Questa visione della strada come spazio in grado di bilanciare esigenze di trasporto e di socialità – e dunque di superare il carattere monofunzionale di spazio tecnico destinato alla circolazione (Mocchi, 2004) imposto dalla crescente diffusione, a partire dalla prima metà del secolo scorso, del mezzo privato (Alberti, 2015) – è in realtà alla base di riflessioni ben più datate, almeno a partire dagli anni Sessanta (Jane Jacobs in primis<sup>2</sup>), e di sperimentazioni virtuose che hanno già da alcuni decenni portato alla pedonalizzazione di ampie porzioni di centri urbani, in Europa e altrove (Furchtlehner e Lička, 2019). Più recentemente, il progetto della strada si è ampliato a considerare anche i temi ambientali, in coerenza con il concetto, multifunzionale per eccellenza, di *green infrastructure* (Andreucci, 2017). Sono diverse le iniziative progettuali che, almeno dagli anni Duemila, hanno interpretato la strada urbana come spazio aperto da valorizzare non solo per garantire spostamenti e favorire incontri, ma anche per contrastare i fenomeni connessi al cambiamento climatico, come le isole di calore e il rischio alluvionale, e all'inquinamento atmosferico (GDCl, NACTO, 2016). Iniziative che spesso prevedono, in un sistema d'azione integrato, interventi progettuali di ampliamento delle aree ciclabili e pedonali, di promozione di nuovi usi e pratiche dello spazio stradale attraverso interventi strutturali o azioni temporanee di *place-making*, di de-artificializzazione del manto stradale così come di inserimento diffuso di alberature (Lička e Furchtlehner, 2019).

È proprio questa interpretazione progettuale della strada come paesaggio complesso e multifunzionale (Capuano, 2020b) che mostra oggi tutta la sua attualità nel contesto pandemico, apparendo come la più adeguata a cogliere le nuove, o comunque rinnovate, istanze urbane, sia in termini ambientali (riduzione dell'inquinamento atmosferico), sia in termini sociali (incremento di spazi aperti pubblici coerenti con i criteri di prossimità e distanziamento).

Sintesi operativa recente di questa visione è rappresentata dalla cosiddetta 'città dei 15 minuti' ('*ville du quart d'heure*'), modello di sviluppo urbano prefigurato da Carlos Moreno e lanciato poco prima dello scoppio della pandemia, a gennaio 2020, dalla sindaco di Parigi Anne Hidalgo<sup>3</sup>. La 'città dei 15 minuti' è una città 100% ciclabile, in cui ogni servizio risulta raggiungibile nell'arco di un quarto d'ora dalla propria abitazione e in cui la strada, in particolare secondaria, diventa spazio pubblico multifunzionale atto ad ospitare congiuntamente funzioni di trasporto, ricreative e ambientali. Una visione di trasformazione del paesaggio urbano ambiziosa, che ha peraltro autorevoli antesignani<sup>4</sup>, e che è stata ripresa e rilanciata da diverse città, in Italia e altrove<sup>5</sup>. Nel nostro paese, in particolare, la città di Milano si è dichiaratamente ispirata a questa visione nel promuovere le prime azioni per la mobilità in pandemia ad aprile 2020 (Comune di Milano, 2020). Anche Torino, tra le città italiane più colpite nel 2020 sia dalla prima che dalla seconda ondata, si sta muovendo in questa direzione, non solo attraverso strategie sistemiche (revisione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile<sup>6</sup>), ma anche, più nell'immediato, attraverso una serie di azioni progettuali che stanno ridisegnando i paesaggi della strada in coerenza con le istanze imposte dalla pandemia.

Questo articolo presenta e discute alcune recenti iniziative progettuali sviluppate a Torino da maggio 2020 ad oggi (dicembre 2020) mirate a ridefinire ruolo e forma della strada urbana. Alcune di queste sono state previste pre-emergenza ma hanno subito un'evidente accelerazione e adattamento a seguito della crisi sanitaria, altre invece sono state innescate proprio dalla pandemia e dal relativo primo periodo di lockdown (marzo-aprile 2020). Nella loro varietà di scala e di processo – si tratta di azioni sia top-down, promosse dall'amministrazione comunale, sia bottom-up, portate avanti da settori della società civile – costituiscono un interessante spettro di iniziative in atto che stanno racco-

gliando le sfide poste dalla contingenza pandemica e le stanno trasformando in opportunità per il disegno di un nuovo paesaggio urbano. Si tratta di primi passi, interventi puntuali e in alcuni casi ancora acerbi negli esiti, ma che, soprattutto se letti nel loro complesso, sono quanto mai significativi in una città post-fordista (Vanolo, 2015) e tradizionalmente 'auto-centrica' come Torino, utili ad aprire riflessioni su obiettivi e modi del progetto di paesaggio per la strada nel periodo di pandemia e oltre.

### **Lavori in corso: esperienze torinesi di ridisegno dei paesaggi della strada**

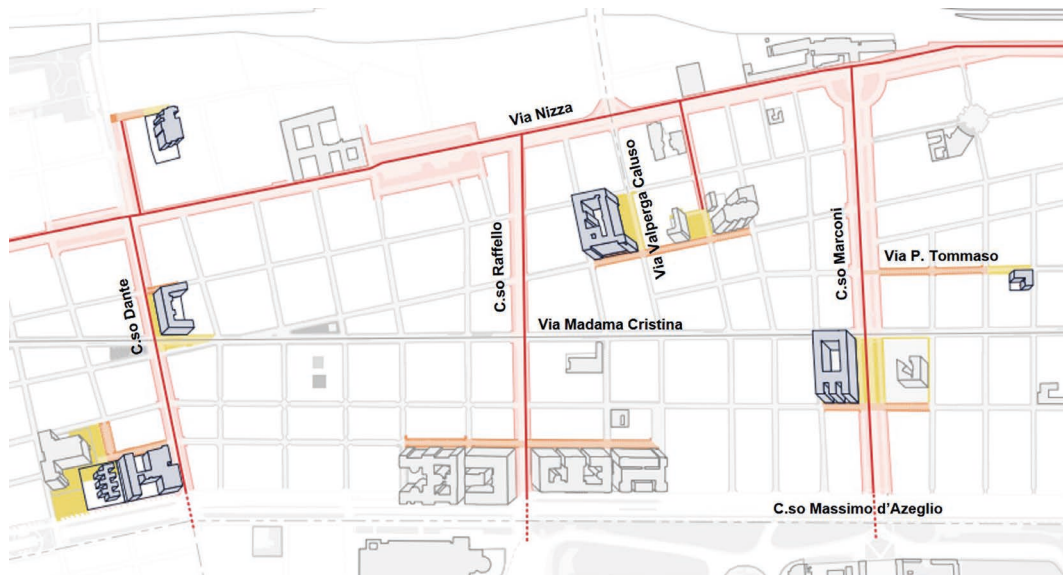
#### *Torino Mobility Lab: una sperimentazione progettuale a scala di quartiere*

Lanciata nell'estate del 2020, l'iniziativa *Torino Mobility Lab*, promossa dal Comune di Torino, mira a favorire una mobilità sostenibile, alternativa a quella motorizzata e privata, in una zona specifica della città, il quartiere di San Salvario. San Salvario è un'area urbana prossima al centro storico (compresa tra corso Vittorio Emanuele II, via Nizza, corso Bramante e corso Massimo d'Azeglio), connotata da elevata densità abitativa e di funzioni oltre che da una significativa polarizzazione di flussi, ma mai interessata ad oggi da strategie di mobilità sostenibile e di pedonalizzazione, che hanno invece riguardato negli anni le vie più auliche del centro storico. L'iniziativa *Torino Mobility Lab* è nata nel contesto del *Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro*, il cui bando è stato emanato dal Ministero dell'Ambiente nel 2016<sup>7</sup>. Il progetto ha ottenuto nel 2017 i finanziamenti per lo sviluppo delle azioni previste, da completare entro dicembre 2023. Si tratta quindi di un'iniziativa concepita prima dello scoppio della pandemia ma che ha incontrato – o forse è meglio dire si è scontrata con – la crisi sanitaria proprio nel momento in cui gli interventi venivano programmati e delineati in modo più specifico. La pandemia ha costituito lo spunto per ridefinire le azio-

ni previste affinché rispondessero in modo più appropriato alle esigenze emerse in modo chiaro a seguito del primo lockdown. Tra queste, in particolare, una richiesta di maggiori spazi pubblici di prossimità all'interno di un tessuto urbano, quello di San Salvario, estremamente compatto. Si è così passati dall'idea iniziale di elaborare un Piano d'ambito della mobilità per il quartiere e di sviluppare un unico intervento pilota, a quella di impostare, oltre al Piano d'ambito, un maggior numero di interventi progettuali, meno onerosi ma più diffusi. L'intento è stato quello di garantire un impatto più significativo dell'iniziativa e contribuire, anche a fronte della contingenza pandemica, ad una transizione già effettiva a breve termine verso un nuovo paesaggio della strada, socialmente accogliente e ambientalmente sostenibile.

In particolare, sono state previste sia azioni progettuali di carattere puntuale, che coinvolgono alcuni nodi stradali strategici situati soprattutto in prossimità di istituzioni scolastiche (fig.1), sia azioni che interessano interi assi viari.

Tra gli interventi progettuali di carattere più puntuale, di particolare rilievo è quello previsto in prossimità della scuola primaria Rayneri, che affaccia su corso Marconi, un corso tradizionalmente carrario costituito, come molti corsi torinesi, da un viale centrale a doppia corsia e due controviali a corsia unica. Qui è stata prevista la pedonalizzazione del primo tratto del viale centrale (i primi due isolati a partire da corso Massimo d'Azeglio). Quest'area, delimitata da alberature già esistenti che ne segnano il confine con i controviali, verrà trasformata in uno spazio pubblico pedonale di ampio respiro, contribuendo anche a valorizzare la prospettiva storica che inquadra il vicino Castello del Valentino, reggia sabauda e sito Unesco. Per quanto riguarda i controviali, invece, ne è prevista una destinazione a strade 20 km/h, per favorire la mobilità ciclabile. Inoltre, il tratto di controviale prospiciente la scuola verrà trasformato in 'strada scolastica', ossia in



**Fig. 1** - Gli interventi previsti nell'ambito dell'iniziativa *Torino Mobility Lab*: in giallo le aree oggetto di pedonalizzazione, quasi tutte in corrispondenza di istituti scolastici (fonte: Cristina Renzoni, Paola Savoldi, *Scuole e città. Studi e ricerche a supporto del progetto Torino Mobility Lab*, DASTU - Dipartimento di Architettura e Studi urbani, Politecnico di Milano e ITER - Città di Torino, 2020. Disegno modificato dall'autore).

asse viario in grado di garantire l'accesso in sicurezza degli studenti all'istituto.

A tal fine sono previsti interventi cromatici sul manto stradale per segnare gli ingressi alla scuola e dosi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. È inoltre prevista la de-artificializzazione dell'area sottostante le alberature che dividono il controviale dal viale. Questa zona, dotata di apposite sedute, costituirà uno spazio rinaturalizzato di transizione tra la scuola e la nuova area pubblica pedonale del viale centrale.

Intervento simile, sempre di carattere puntuale, che accosta misure di reindirizzamento della mobilità al ridisegno dello spazio pubblico, è quello previsto davanti al Liceo Regina Margherita (via Valperga Caluso). Qui l'area prospiciente la scuola, oggi utilizzata come parcheggio, verrà pedonalizzata, con inserimento di un filare alberato a separarla dalla strada limitrofa. Intervento ancora più radicale, in termini di mobilità, è infine quello previsto davanti all'a-

siolo Bay, dove l'intero tratto stradale su cui affaccia la scuola (via Principe Tommaso) verrà pedonalizzato e convertito in spazio pubblico destinato ad ospitare sia flussi ciclabili e pedonali, sia alcune attività scolastiche esterne (si parla in questo caso di 'piazza scolastica'). L'intervento – che non può prevedere, causa limiti spaziali e infrastrutturali, l'inserimento di alberature – comporterà una complessiva riqualificazione della strada attraverso la realizzazione di zone dedicate alla sosta e alla socializzazione in prossimità della scuola e del fronte negozi.

Ciò che vale la pena sottolineare rispetto a questi interventi, oltre alle scelte di ordine spaziale, è il processo di realizzazione messo in atto. Secondo un approccio adattivo, o 'progressivo', si è deciso di procedere, da agosto a dicembre 2020, anzitutto alla pedonalizzazione sperimentale dei tratti stradali che saranno poi oggetto di intervento strutturale (in particolare in corso Marconi e via Principe Tommaso)<sup>8</sup>. La sola chiusura al traffico carraio di questi spazi, accompa-



**Fig. 2** - La prospettiva 'riscoperta' verso il fulcro del Castello del Valentino a seguito della pedonalizzazione sperimentale (agosto-dicembre 2020) del viale centrale di corso Marconi. Sulla destra è visibile la scuola Rayneri e l'antistante controviale, futura 'strada scolastica' (foto: Emma Salizzoni).



**Fig. 3** - La pedonalizzazione sperimentale (agosto-dicembre 2020) del tratto di via Principe Tommaso antistante l'asilo Bay, accompagnata da interventi cromatici sul manto stradale per favorire un uso anche ludico-didattico dello spazio (foto: Emma Salizzoni).

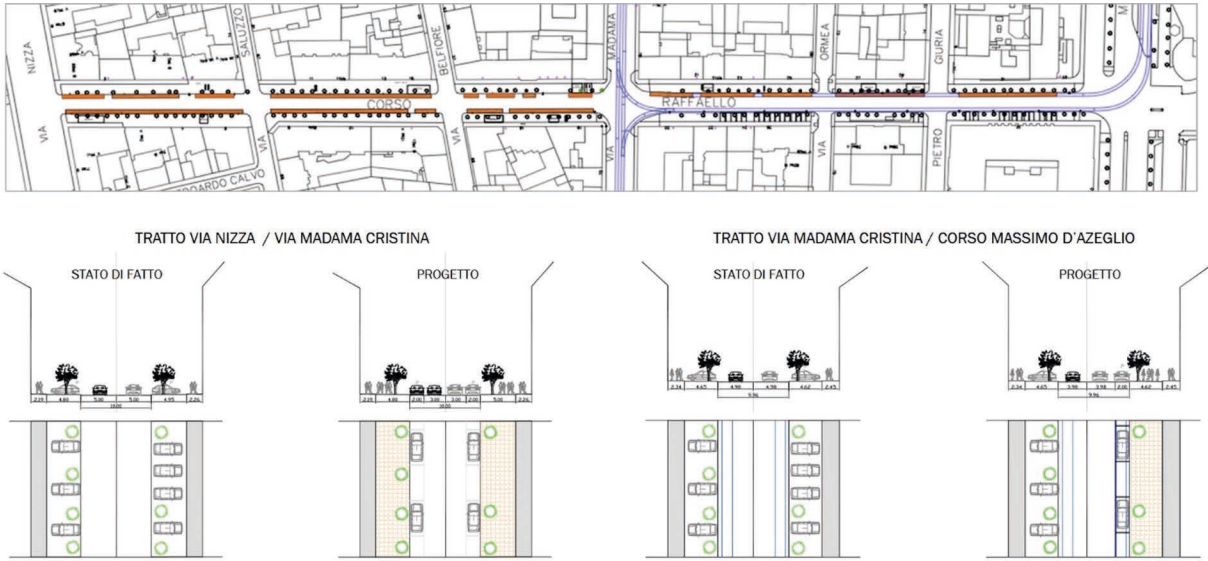


Fig. 4 - Le proposte di trasformazione per corso Raffaello (fonte: Città di Torino, *Torino Mobility Lab. Schemi interventi*, 2020).

gnata in alcuni casi (via Principe Tommaso) da interventi cromatici sul manto stradale, ne ha comportato una già significativa trasformazione paesaggistica, sia in termini percettivi che di usi (figg. 2, 3). L'obiettivo di questo approccio è quello di 'testare' in itinere le reazioni dei residenti a fronte delle pedonalizzazioni e al contempo influenzare e promuovere nuovi comportamenti e usi delle strade destinate ad essere poi trasformate in modo definitivo<sup>9</sup>. Proprio a tal riguardo, l'attività di monitoraggio delle opinioni dei residenti, che, in un'ottica di approccio collaborativo e partecipato al progetto, si sta portando avanti parallelamente alle pedonalizzazioni sperimentali (ATI et al., 2020), ha rilevato reazioni variegata e spesso di segno opposto. Da una parte c'è chi mal tollera i cambiamenti apportati, visti come peggiorativi di una condizione urbana già critica<sup>10</sup>, e non coglie il valore aggiunto delle aree pedonalizzate. Dall'altra chi al contrario apprezza le trasformazioni promosse, soprattutto in relazione ad un maggiore spazio per attività aggregative e in particolare scolastiche. Una polarizzazione di opinioni che in realtà sembra essere

andata progressivamente sfumando, dall'estate, in un quadro di posizioni più articolato e favorevole all'iniziativa, sostenuto da un crescente utilizzo da parte dei residenti degli spazi pedonalizzati, ma che in ogni caso testimonia un processo trasformativo, sociale come fisico, non scontato. Nel 2021 si tireranno le fila della sperimentazione, verificando i possibili feedback tra esiti del monitoraggio, con riferimento anche ai suggerimenti progettuali pervenuti da molti intervistati, e azioni previste. Per quanto riguarda invece il secondo ordine di interventi, quelli che prevedono la riqualificazione di interi assi stradali, di particolare interesse è l'azione che riguarda via Madama Cristina, importante asse di attraversamento del quartiere. Qui si prevede di ampliare i marciapiedi inglobando nel camminamento pedonale le fermate dei mezzi pubblici e dunque anche la carreggiata che attualmente divide il marciapiede dalla fermata; è previsto inoltre l'inserimento in questi punti di alberature, seppur limitate. L'intervento è stato programmato per il momento in corrispondenza di tre fermate, ma l'intenzione sarebbe quella di estenderlo a tutte le ferma-

te del trasporto pubblico dislocate lungo la via, ampliando così sensibilmente gli spazi di pedonalità<sup>11</sup>. Di impatto ancora più significativo, infine, l'azione che si vorrebbe proporre (ancora in fase di programmazione) per un altro asse di attraversamento intra-quartiere, corso Raffaello.

Qui le alberature sono già esistenti e delimitano su ambo i lati la carreggiata. Lo spazio dei marciapiedi è tuttavia estremamente ridotto a causa del posizionamento dei parcheggi al di sotto dei filari, che costringe i pedoni a camminare a ridosso degli edifici. Il semplice spostamento degli spazi a parcheggio lungo la carreggiata, posizionati in parallelo rispetto all'asse stradale, consentirebbe di ampliare significativamente lo spazio pedonale, riguadagnando la percorribilità del boulevard alberato senza peraltro determinare una perdita particolarmente significativa di posti auto (Fig. 4).

Nel loro complesso, le azioni descritte costituiscono pertanto interventi di micro-scala urbana, che, distribuiti capillarmente nel tessuto, possono contribuire a ridisegnare il paesaggio della strada, attribuendogli nuovi valori (estetici, sociali ed ecologico-ambientali) e proponendolo come potenziale motore di riqualificazione diffusa per il quartiere.

### *Largo al Giardino e Precollinear Park: i cittadini ridisegnano il paesaggio della mobilità*

Se l'iniziativa *Torino Mobility Lab*, pur proponendosi come percorso di progettazione collaborativo e partecipato, ha un carattere essenzialmente top-down in quanto promossa dall'amministrazione comunale, genesi diversa hanno due azioni di ridisegno del paesaggio della mobilità attualmente in corso a Torino. In entrambi i casi, tra maggio e giugno 2020, cittadini e associazioni hanno dato vita, secondo forme eminentemente bottom-up, a progetti di trasformazione dello spazio stradale per la creazione di nuovi spazi aperti pubblici. Alla base di queste iniziative vi è stata la comune istanza, innescata dall'esperienza di forte limitazione della vita

sociale urbana indotta dal primo lockdown di marzo e aprile 2020, di una maggiore presenza di spazi pubblici di prossimità, da concepire sia come luoghi di incontro, sia come nodi di riqualificazione ambientale e paesaggistica del tessuto urbano.

La prima di queste azioni è un progetto di ridisegno di uno slargo stradale, largo Saluzzo, situato sempre all'interno del quartiere di San Salvario, ma promosso da soggetti e secondo modalità diversi rispetto agli interventi di *Torino Mobility Lab*. Largo Saluzzo è non solo un importante nodo viabilistico del quartiere, ma è anche l'unico spazio aperto assimilabile ad una piazza all'interno della densa griglia di isolati che connota San Salvario. Su di esso si affacciano, oltre alle residenze, la Chiesa SS. Pietro e Paolo e diversi esercizi commerciali, in particolare di ristorazione. A maggio 2020, immediatamente dopo il lockdown, un gruppo di residenti di un condominio sito in prossimità dello slargo ha iniziato ad elaborare una visione di trasformazione dell'area. Il progetto *Largo al Giardino*, lanciato ufficialmente a giugno 2020 e sostenuto da 350 cittadini, tra cui enti e associazioni del quartiere, propone la conversione di largo Saluzzo da nodo essenzialmente viabilistico e fortemente trafficato a spazio pubblico multifunzionale, in cui, alle aree destinate alla mobilità carraia, ridotta ma non cancellata, si affianca un "giardino con arbusti, terra battuta, panchine, giochi per bambini e tavolini dei dehors, dove sedersi all'ombra a leggere un libro, giocare, fare due chiacchiere e gustare un aperitivo, (...) un'isola verde al posto dell'asfalto"<sup>12</sup>, con evidenti benefici sociali ed ambientali per la comunità di residenti e utenti.

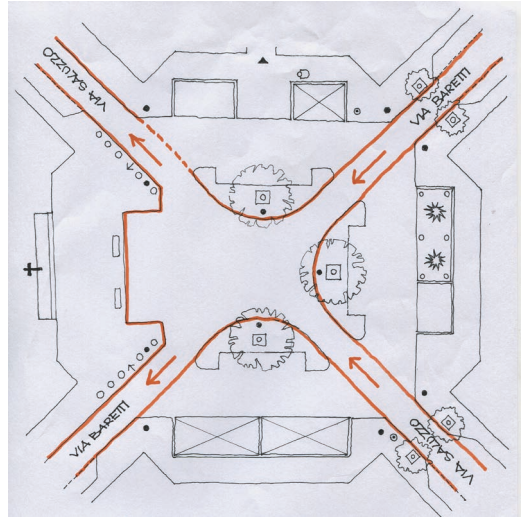
Più specificatamente, una prima visione progettuale prevede anzitutto la chiusura al traffico dell'area centrale dello slargo, con limitazione della circolazione veicolare lungo le strade perimetrali della piazza. Questa soluzione non implicherebbe significative variazioni per la mobilità locale e comporterebbe, grazie ad un percorso carraio non più



rettilineo, una riduzione di velocità dei veicoli, dando la possibilità di creare una strada a 20 km/h (figg. 5, 6). Si vorrebbe quindi convertire lo spazio centrale così pedonalizzato in un giardino che nasce dal sagrato della Chiesa SS. Pietro e Paolo e si protende verso il centro della piazza, inglobando i tre alberi di ippocastano presenti e le relative isole rialzate che li circondano (fig. 7). Il manto stradale dovrebbe essere sostituito da un suolo in terra stabilizzata e drenante, che consenta la messa a dimora di diverse specie: vengono immaginati piccoli alberi caducifoglie a fioritura decorativa al centro della piazza e piante erbacee e arbustive lungo l'arco interno delle tre isole rialzate. Lo spazio pedonale così ridisegnato verrebbe dotato di sedute fisse al di sotto dei tre ippocastani.

Come nel caso degli interventi di *Torino Mobility Lab*, il processo proposto dai promotori dell'iniziativa per realizzare il nuovo spazio pubblico è graduale e adattivo. Si prevede infatti in primo luogo un ridisegno temporaneo dello slargo attraverso soluzioni progettuali a breve termine e basso costo, per poi procedere alla trasformazione definitiva dell'area. Gli obiettivi, anche in questo caso, sono quelli sia di condividere in itinere, con residenti e utenti della piazza, le scelte progettuali, sia di rendere evidenti da subito i benefici della trasformazione promuovendo così nuovi usi dello spazio.

Il percorso d'azione delineato ad oggi, in accordo con Comune e Circostrizione, prevede pertanto per il 2021, come primi passi, la pedonalizzazione dell'area, la messa in campo di azioni volte alla sensibilizzazione degli utenti della piazza, e la co-progettazione e autocostruzione, anche grazie ad una campagna di crowdfunding, di un 'giardino temporaneo'. Questa fase prevederà una trasformazione reversibile dello spazio, attraverso l'apposizione di sedute temporanee e di vasconi in legno atti ad ospitare piante che si vorrebbe poi riutilizzare per la trasformazione definitiva dell'area (fig. 8). Solo a seguito di questa prima fase, verrà realizzato, grazie al supporto del Comune – che a novembre 2020 ha incluso il progetto tra quel-

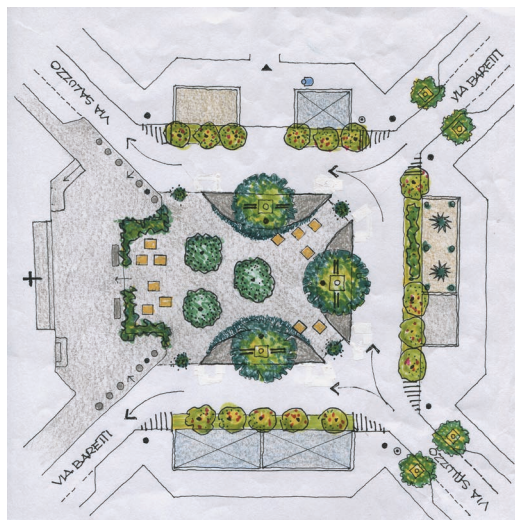
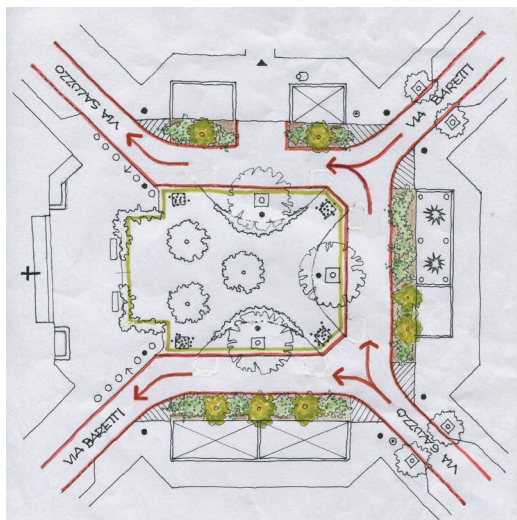


**Figg. 5, 6, 7** - *Largo al Giardino*, da sinistra a destra: la viabilità attuale di largo Saluzzo, la proposta di modifica dei flussi carrai, il progetto complessivo di trasformazione dello slargo (disegni: Gianluca Cosmacini).

li finanziabili con i fondi del Collegato Ambientale – il giardino definitivo, la cui gestione si vorrebbe poi affidare ai cittadini stessi attraverso un patto di collaborazione pubblico-privato<sup>13</sup>.

Lo sviluppo effettivo di questa iniziativa, completamente bottom-up e 'raccolta' in corsa dall'amministrazione comunale che ne ha riconosciuto gli evidenti pregi, potrebbe portare ad un cambiamento significativo del paesaggio urbano locale sfruttando le potenzialità di un'infrastruttura stradale oggi monofunzionale ma che ambisce ad essere anche spazio pubblico e nodo di qualità ambientale<sup>14</sup>.

Negli stessi mesi in cui è maturata l'idea di *Largo al Giardino*, in un'altra area della città è nata e si è sviluppata, spronata dall'emergenza sanitaria, un'ulteriore azione bottom-up finalizzata al ridisegno del paesaggio della mobilità. L'iniziativa ha riguardato la zona precollinare della città e in particolare l'asse stradale di corso Gabetti, che divide i quartieri di Borgo Po e Madonna del Pilone (fig. 9). Qui, a causa della dismissione a partire dal 2013 della linea di tram 3, il viale centrale del corso, che ospitava il sedime



**Fig. 8** - Largo al Giardino: il giardino temporaneo di largo Saluzzo, preludio alla trasformazione definitiva dell'area (disegno: Gianluca Cosmacini).



**Fig. 9** - Al centro dell'immagine il viale alberato di corso Gabetti – che divide, a sinistra, il quartiere Madonna del Pilone e, a destra, il quartiere Borgo Po – e il ponte Regina Margherita sul Po (foto: Michele D'Ottavio).

tranviario e dove tutt'ora permangono le rotaie non più utilizzate, è apparso in anni recenti come un'area sostanzialmente abbandonata: non più corridoio di mobilità, non è stato tuttavia convertito ad altri usi, anche a causa di una comunque prevista futura riattivazione della linea tranviaria. Uno spazio 'in attesa', dunque, ma di grande potenzialità: si tratta infatti di un corridoio verde di circa 600 m, delimitato da due filari alberati che dividono il viale dai controviali carrai. Nei mesi immediatamente seguenti il lockdown, questo spazio ha catalizzato le attenzioni dell'associazione culturale Torino Stratosferica, la quale a giugno 2020 ha lanciato il progetto *Precollinear Park*. Si tratta di un'iniziativa concepita nelle sue linee generali prima della pandemia, ma, a detta dell'associazione stessa, il periodo di lockdown e la conseguente consolidata consapevolezza circa l'importanza degli

spazi aperti verdi e pubblici entro il tessuto urbano ha costituito uno sprone determinante ad investire nella realizzazione di quella che prima era una solo un'ipotesi di trasformazione.

L'obiettivo del progetto è stato quello di convertire il sedime tranviario abbandonato in un parco lineare, riconquistando uno spazio urbano inutilizzato e rendendolo accessibile come spazio pubblico all'uso di residenti e non. La visione trasformativa lanciata a giugno per corso Gabetti è stata quindi quella di un asse stradale multifunzionale, in cui i controviali continuano ad ospitare i flussi carrai (20 km/h), ma il viale centrale viene trasformato in spazio verde di quartiere, potenziale cerniera tra due aree urbane – quartieri Madonna del Pilone e Borgo Po – divise sino ad allora dalla cesura del sedime tranviario.

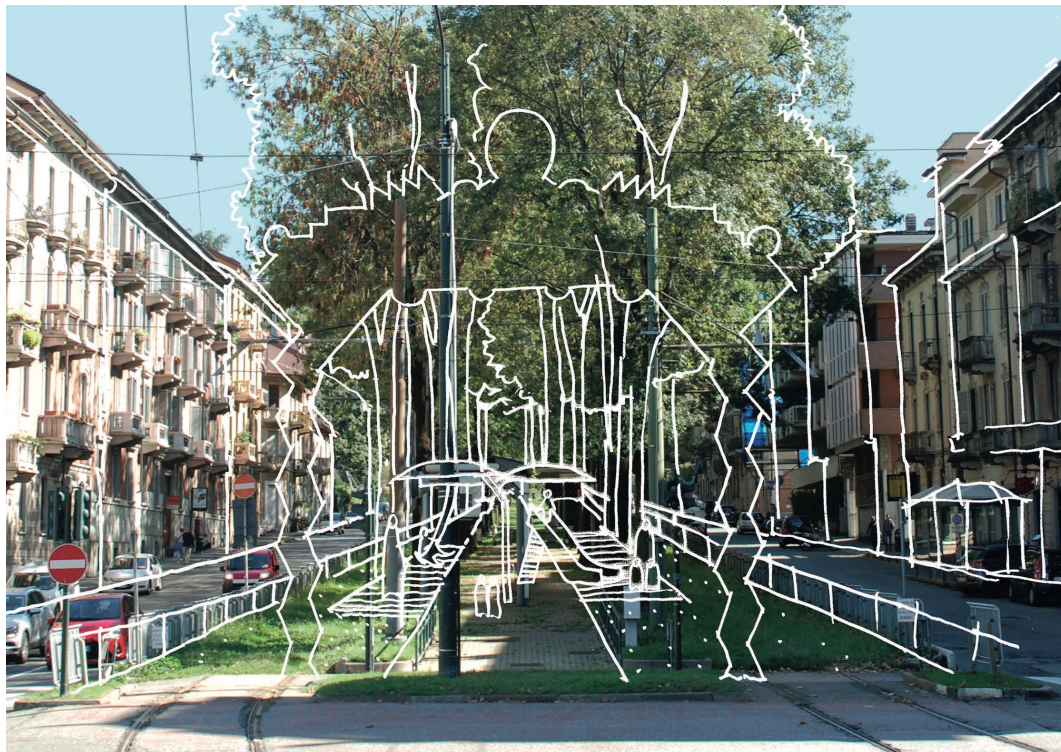


Fig. 10 - *Precollinear Park*: primi schizzi per il progetto di uso temporaneo del viale centrale di corso Gabetti (disegno: Nicoletta Carbotti).

Considerando il previsto, per quanto incerto nei tempi, ripristino della linea del tram, l'azione progettuale ha inteso sin dall'inizio fondarsi su interventi leggeri che, più che modificare in modo permanente l'assetto del viale, andassero a valorizzare l'esistente. Si tratta peraltro di un'area, nei suoi caratteri di spiccata naturalità e di lieve pendenza che non ne ostacola la fruibilità, predisposta a essere trasformata in parco urbano senza la necessità di significativi interventi infrastrutturali. La sfida è stata pertanto quella di svelarne ed esaltarne le potenzialità, aprendola a nuovi usi e fruitori attraverso un progetto di uso temporaneo (fig. 10).

Similmente ai casi precedenti anche questa iniziativa progettuale, pur temporanea, ha previsto una realizzazione progressiva della trasformazione dell'area, per condividere le scelte progettuali e

promuovere nuovi usi di uno spazio urbano sino a quest'estate estraneo ai circuiti ricreativi consolidati. Le fasi di realizzazione del progetto sono state essenzialmente tre. Una prima fase (giugno-luglio 2020) ha coinciso con la presentazione dell'iniziativa alla cittadinanza. Per l'occasione sono stati realizzati interventi di pulizia, manutenzione e allestimento di sedute e pannelli esplicativi presso la fermata di capolinea del tram. È stato inoltre predisposto uno spazio di sosta al di sotto dei faggi monumentali che costeggiano la fermata ed attuato un primo intervento di taglio dell'erba lungo il viale centrale (fig. 11). I due eventi di presentazione organizzati tra giugno e luglio hanno raccolto l'adesione di più di 300 cittadini e residenti, oltre che sostegno economico per lo sviluppo del progetto grazie ad una campagna di crowdfunding.



**Fig. 11** - *Precollinear Park*: fase 1 (giugno-luglio 2020), primi tagli dell'erba nel viale centrale a disegnare un percorso zigzagante tra gli alberi (foto: Federico Masini).

Anche a partire dalla raccolta di suggerimenti progettuali da parte dei cittadini che hanno partecipato agli eventi, durante la seconda fase (luglio-agosto 2020) è stata portata avanti la progettazione del viale centrale, dotandolo di sedute in legno e fioriere (fig. 12). Per la manutenzione del verde lungo il viale è stato incaricato un guardiaparco, mentre l'azienda SMAT (Società Metropolitana Acque Torino) ha fornito l'acqua necessaria. Durante l'estate il parco ha ospitato diversi eventi culturali, che hanno consolidato il legame tra nuovo spazio e cittadinanza. È stato inoltre portato avanti dall'associazione il confronto con gli assessorati al verde pubblico e ai trasporti della Città di Torino, ottenendo la concessione d'uso dell'area fino a ottobre 2020<sup>15</sup>.

In autunno ha avuto quindi inizio la terza fase (settembre-ottobre 2020), che ha visto il completa-

mento dell'allestimento del viale centrale, dotato di ulteriori sedute create con pallet di recupero (fig. 13). È stato inoltre coinvolto all'interno del progetto il ponte Regina Margherita, su cui proseguono i binari della linea tranviaria dismessa. La parte centrale del ponte, ribattezzata come *Precollinear Park Bridge*, è stata proposta come passeggiata 'sospesa' in potenziale prosecuzione con l'asse del *Precollinear Park*. Lo spazio verde sul ponte, da cui si gode di una vista panoramica sulla città e sul fulcro della Basilica di Superga, è stato valorizzato attraverso il taglio dell'erba, l'apposizione di sedute, di fioriere e di un container a sostegno degli eventi organizzati (figg. 14, 15).

Durante questa terza fase l'associazione ha ottenuto un prolungamento della concessione d'uso sino al 2021 e oggi il parco continua ad ospitare eventi



**Fig. 12** - *Precollinear Park*: fase 2 (luglio-agosto 2020), allestimento del viale centrale con sedute e fioriere (foto: Federico Masini).

nei fine settimana e, durante tutti i giorni, una fruizione spontanea da parte dei residenti. Le prospettive di trasformazione di questo nuovo spazio pubblico non si fermano peraltro qui e riguardano in particolare la gestione e manutenzione dell'area, che si vorrebbe rendere condivisa attraverso l'adesione volontaria dei residenti, e il consolidamento della connessione del parco con gli adiacenti quartieri Madonna del Pilone e Borgo Po. Si sta infine anche lavorando sulla connessione tra corso Gabetti e ponte, ipotizzando di sfruttare il semaforo ancora funzionante della dismessa linea tranviaria per un più diretto collegamento pedonale.

Verrebbero così poste le premesse per la creazione di un parco lineare di estensione consistente, in grado di collegare quattro differenti aree della città (quartieri Madonna del Pilone, Borgo Po e, oltre il

ponte, quartieri Vanchiglia e Vanchiglietta) e di agire come una *green infrastructure* di portata urbana.

### **Riflessioni per il progetto: tre questioni a partire dalla pandemia**

L'attivazione congiunta in questi mesi, a Torino, delle azioni sopra discusse porta a riflettere su almeno tre questioni che riguardano il progetto di paesaggio per la strada urbana in questo periodo di crisi sanitaria e oltre.

La prima questione riguarda l'effettivo ruolo che la pandemia ha avuto e continua ad avere nell'innescare azioni di ri-progettazione dei paesaggi della strada e, più in generale, quanto e come una crisi possa anche essere colta come opportunità di innovazione urbana. È indubbio che, come si è detto in premessa, la contingenza pandemica abbia por-



Fig. 13 - *Precollinear Park*: fase 3 (settembre-ottobre 2020), completamento dell'allestimento del viale centrale (foto: Federico Masini).

tato le amministrazioni comunali, in Italia come all'estero, a focalizzare l'attenzione sul tema specifico della strada, con il fiorire di documenti programmatici, linee guida, modelli operativi per una mobilità più sostenibile, nonché con lo sviluppo di azioni dirette. Sono state diverse, ad esempio, le piste ciclabili 'di emergenza' messe a punto, dalla primavera ad oggi, in città italiane<sup>16</sup> come estere. Quello che tuttavia colpisce e va sottolineato, rispetto alla pur ridotta casistica torinese, è il peso assunto da azioni promosse direttamente dalla società civile (si vedano *Largo al Giardino* e *Precollinear Park*). In questi casi la pandemia e la relativa esperienza del lockdown vissuta nei primi mesi della primavera hanno obiettivamente funzionato come innesco o acceleratore per iniziative bottom-up di riqualificazione dei paesaggi della strada.

La crisi sanitaria sembra dunque aver promosso un nuovo ordine di priorità nelle istanze dei cittadini rispetto ai futuri scenari evolutivi urbani. Spazi pubblici, accessibili e verdi, in grado di garantire una fruizione di prossimità rispetto alla residenza, oltre che il necessario distanziamento sociale, sono i rinnovati e urgenti desiderata che hanno portato a ri-vedere con occhi diversi spazi della quotidianità mal o inutilizzati e ad interpretarli come risorse per migliorare la qualità della vita urbana. Torino, va detto, è città ricca di iniziative bottom-up per la riqualificazione urbana, con un tessuto civile particolarmente attivo<sup>17</sup>, ma l'emergenza sanitaria pare aver risvegliato ulteriori energie e risorse, promuovendo modalità di finanziamento e realizzazione anche non convenzionali – come il crowdfunding, l'autocostruzione e la gestione su base



Fig. 14 e 15 - Precollinear Park: fase 3 (settembre-ottobre 2020), il ponte Regina Margherita prima e dopo gli interventi (foto: Federico Masini).



volontaria – e favorendo una convergenza pubblico-privato nel raggiungimento di obiettivi di rigenerazione urbana. Una risposta alla crisi, quindi, che, più che semplicemente ‘reattiva’, sembra per il momento essere positivamente ‘proattiva’, ossia basata su reti fluide e complesse di attori, in grado di mobilitare uno spettro variegato di risorse socio-economiche – private e pubbliche – verso soluzioni locali coordinate (Novalia e Malekpour, 2020). Certo la pandemia non è stata solo acceleratore, ma, in particolare nelle fasi più acute con relative restrizioni a movimenti e incontri, anche ostacolo alla messa in campo di un approccio al progetto che tanto si basa sul consolidamento di reti variegata e pluralistiche di attori. Tuttavia, è bene tenere a mente che è proprio questo tipo di risposta progettuale alla crisi – fondata su un coinvolgimento della comunità non fittizio (Greenwald, 2020) – che può promuovere il passaggio da una ‘politica dell’emergenza’ tendenzialmente top-down, reattiva e con risultati a breve termine, ad una “*governance of preparedness*” (Marvin e Medd, 2005), capace di estendere i suoi effetti anche oltre la crisi “*by anticipating opportunities for transformation and disrupting the systems from within to bring about large-scale changes*” (Novalia e Malekpour, 2020, p. 363). In questo senso, ossia se funge da innesco per una risposta di tipo ‘proattivo’, in linea con un più generale cambio di paradigma progettuale (“dall’ossessione del controllo tipica di visioni monodirezionali dall’alto verso il basso, alla responsabilità diffusa della cura, collettiva e individuale, dei luoghi dell’abitare”, Lambertini, 2013, p. 9), possiamo considerare la crisi, non solo sanitaria, come ‘finestra di opportunità’ (Folke, 2010) per il disegno di nuovi paesaggi urbani.

La seconda questione riguarda la strada nella sua dimensione fisica e quanto possa effettivamente fungere da risorsa per la progettazione di spazi pubblici di prossimità. Sicuramente nel contesto pandemico la strada urbana si sta rivelando una

preziosa risorsa spaziale, utile soprattutto ad appianare il conflitto tra i paradigmi apparentemente contrastanti della città compatta e del distanziamento sociale (Gill et al., 2020). Le pedonalizzazioni in corso di sperimentazione nel quartiere di San Salvatoro, ad esempio, lo dimostrano: nonostante abbiano sollevato anche critiche e per quanto la progettazione non sia ancora conclusa, le nuove aree pedonali forniscono già una rete di puntuali ma diffusi e crescentemente frequentati spazi aperti pubblici, di cui il denso tessuto del quartiere è largamente privo. In particolare, questi spazi risultano preziosi in relazione ad una delle funzioni su cui si è più dibattuto negli ultimi mesi, oggetto di opinioni tra le più discordanti in merito alle politiche da mettere in campo, ossia quella scolastica. Come si è visto infatti, ampia parte delle pedonalizzazioni portate avanti in questo caso riguardano strade in prossimità di poli scolastici: pensate pre-pandemia al fine di ampliare lo spazio pedonale utilizzato dagli studenti per accedere agli istituti, rivelano oggi tutta la loro attualità e utilità. La strada si propone dunque a tutti gli effetti come risorsa a cui attingere per obiettivi di dilatazione dello spazio pubblico, in particolare camminabile. Una dilatazione che richiede peraltro, come dimostrano alcuni dei casi discussi, interventi non sempre onerosi. Al di là delle pedonalizzazioni, gli interventi da attuare per riequilibrare gli spazi della strada tra diverse funzioni sono spesso minimi (si pensi alle azioni, relativamente semplici e puntuali, previste per via Madama Cristina) ma con impatti sulla qualità del paesaggio urbano significativi, in questo senso vicini al concetto di agopuntura urbana (Lerner, 2011). Si tratta in genere di azioni progettuali basate sulla ottimizzazione e redistribuzione di spazi che già esistono, oltre che di valorizzazione di risorse spesso già presenti (pensiamo ai filari di alberi assediati dai parcheggi in corso Raffaello). I materiali quindi in molti casi ci sono, ma richiedono sguardi diversi per poter vedere la stra-

da non più come paesaggio *infra*-strutturale, o addirittura residuale, ma come struttura e paesaggio in sé, adatto ad ospitare molteplici funzioni.

Certo, promuovere la multifunzionalità in spazi tradizionalmente monofunzionali ('auto-centrici') resta la sfida più grande, anche al di là della contingente pandemia. La multifunzionalità implica, oltre che una coesistenza tra funzioni differenti, un'interazione tra attori e relative visioni di sviluppo urbano profondamente diversi. Interazione che, se non attentamente gestita, inevitabilmente innesca conflitti (come quelli emersi nel quartiere di San Salvario nel primo periodo di sperimentazione), rischiando di compromettere l'efficacia della trasformazione. Il progetto può mettere in campo diverse armi per gestire il passaggio da una mono a una multi-funzionalità. Tra le più interessanti vi è quella di una progettazione progressiva e adattiva. Si è visto infatti che nei casi discussi si è adottato un tipo di approccio graduale e 'multifasico' alla progettazione, declinando una sequenza di interventi che prevede una trasformazione degli spazi prima temporanea e poi definitiva (*Torino Mobility Lab* e *Largo al Giardino*). È poi l'approccio tipico dell'urbanistica tattica, che prevede, per il ridisegno del paesaggio urbano, anzitutto la realizzazione di interventi leggeri, reversibili e a basso costo, e quindi, a seguire, trasformazioni strutturali e a lungo termine (Lydon e Garcia, 2015).

Questo aspetto apre la terza e ultima questione, che riguarda il ruolo e l'efficacia della temporaneità come strategia per la progettazione di spazi pubblici. Le azioni di *temporary urbanism*, di cui l'urbanistica tattica è una delle declinazioni possibili, hanno conosciuto in anni recenti una crescente diffusione (Andres e Zhang, 2020). Complice la crisi economica, oltre che una discrasia sempre più evidente tra i tempi lunghi di attuazione delle politiche urbane e il dinamismo sociale delle città, interventi di carattere temporaneo sono stati ampiamente utilizzati, spesso su iniziativa delle stesse

amministrazioni<sup>18</sup>, per ridisegnare gli spazi pubblici in diverse città (la '*Pop-up Decade*' è stata definita da O'Connel, 2019), con esiti progettuali anche felici (Lambertini, 2013) basati su un ampio coinvolgimento della società civile. È questo un approccio particolarmente utile quando il progetto intende indurre cambiamenti significativi rispetto ad usi consolidati, poiché espressamente finalizzato a compartecipare le scelte (Wortham-Galvin, 2013) e promuovere un costante feedback tra verifica degli effetti delle trasformazioni temporanee e scelte di disegno permanente dello spazio; in questo senso si può parlare di una progettazione non solo partecipata ma anche adattiva e flessibile. Mostra inoltre tutta la sua appropriatezza in relazione allo specifico periodo di pandemia, in cui le prospettive temporali sono necessariamente limitate e qualsiasi azione programmatoria deve fare i conti con l'imprevedibilità evolutiva del contesto. L'approccio adattivo al progetto pare il più adeguato a gestire l'incertezza e a mettere in pratica quel concetto di resilienza evolutiva (Davoudi, 2012) che intende i sistemi socio-ecologici come intrinsecamente non lineari e imprevedibili e la progettazione finalizzata non tanto a mantenere o ritornare ad uno stato di equilibrio, ma ad accogliere il continuo cambiamento, adattando ed eventualmente anche trasformando il paesaggio in risposta alle pressioni perché non perda le sue caratteristiche essenziali (Plieninger e Bieling, 2012). L'enfasi, da un punto di vista processuale, quindi, "*is not on reaching or maintaining a certain end point or terminal condition, but on staying in the game*" (Pickett et al., 2004, p. 373) e la temporaneità delle azioni aiuta a stare, appunto, costantemente 'in gioco'. È tuttavia chiaro che l'azione progettuale non sempre può né deve esaurirsi nella temporaneità, come peraltro previsto, si è detto, dallo stesso concetto di 'urbanistica tattica'. Questo almeno per due ragioni. La prima è specificatamente correlata ai temi del paesaggio della strada e in particola-

re alla sua auspicata multifunzionalità, potenzialmente *green infrastructure* in grado di assumere valori anche ecologici ed ambientali. Come dimostrano diverse recenti esperienze di progetto temporaneo per le strade urbane, la cassetta degli attrezzi cui si fa ricorso in questi casi è fatta necessariamente – al di là delle cruciali politiche di pedonalizzazione – di interventi leggeri e a basso costo come, tipicamente, l'apposizione di barriere per la regolamentazione del traffico, la pigmentazione dell'asfalto, il posizionamento di sedute amovibili, la collocazione di fioriere (Street Plans Collaborative, 2016). Interventi utili per la creazione 'immediata' di nuovi valori sociali ed estetici della strada, ma solo limitatamente per la costruzione di quelli ecologici ed ambientali. Questi richiedono invece trasformazioni spaziali più incisive e a lungo termine, come la de-artificializzazione del manto stradale e l'inserimento di alberature, difficilmente ascrivibili ad un progetto temporaneo. Non a caso nelle iniziative citate (*Torino Mobility Lab* e *Largo al Giardino*), che mirano anche al ripristino dei valori ecologico-ambientali dei paesaggi della strada, l'azione temporanea è sempre concepita come preludio a trasformazioni dello spazio permanenti, mentre dove è intesa come esito (*Precollinear Park*) è non solo a causa della situazione contingente (previsto ripristino della linea tramviaria) ma anche perché i va-

lori ecologico-ambientali presenti in sito sono già forti e consolidati.

Vi è poi un'ulteriore ragione, di ordine più generale, che spinge a guardare oltre la temporaneità. Se è vero che gli interventi di *temporary urbanism* propongono un'inversione della sequenza tradizionale delle azioni di trasformazione urbana, anteponendo, sia in termini temporali che di importanza adottata, la modifica dei modelli sociali di comportamento e dell'identità percepita dei luoghi alla loro trasformazione fisica permanente (Camocini et al., 2020), è anche vero che solo una modifica reale e a lungo termine dello spazio può sostenere e consolidare nel tempo le auspiccate mutazioni comportamentali e identitarie. Il progetto di modifica spaziale permanente dovrebbe pertanto rimanere comunque come obiettivo finale dell'azione temporanea, evitando il rischio di una "*valuation of the temporary over the permanent, the easy over the difficult, the disposable over the durable*" (O'Connell, 2019, p. 95). L'azione temporanea è dunque sicuramente da accogliere quando serve come innescò della trasformazione dei luoghi, come miccia per una risposta, si diceva prima, 'proattiva', dunque condivisa e adattiva, a fronte in particolare di situazioni di emergenza e incertezza come quella pandemica. Ma lo sguardo va tenuto al contempo anche verso il lungo termine, sviluppando azio-

ni incisive di trasformazione dello spazio, che possano nutrirsi, nel loro disegno, della feconda interazione tra sguardi esperti e non esperti innescata proprio dall'approccio temporaneo. Solo in questo modo ci pare che il contesto pandemico possa costituire occasione per un ridisegno effettivo del paesaggio urbano, e dunque anche degli spazi della strada, e non alibi per un'azione effimera.

## Note

<sup>1</sup> Misura che dovrebbe essere sviluppata in modo complementare rispetto al potenziamento del trasporto pubblico, non sempre quest'ultimo tuttavia realizzabile in ragione della sua onerosità (aumento del parco mezzi e costi operativi).

<sup>2</sup> “*Streets and their sidewalks, the main public spaces of a city, are its most vital organs*” (Jacobs, 1961, p. 29). Per un inquadramento degli studi che, dalla seconda metà del secolo scorso, hanno affrontato e rilanciato il ruolo complesso, e dunque anche sociale, della strada, in contrapposizione alla visione meccanicista introdotta dal paradigma della città moderna, si veda Capuano (2020a).

<sup>3</sup> <<https://annehidalgo2020.com/wp-content/uploads/2020/01/Dossier-de-presse-Le-Paris-du-quart-dheure.pdf>> (12/20).

<sup>4</sup> Si veda ad esempio la strategia progettuale portata avanti, dal 2016, dall'amministrazione comunale di Barcellona per la definizione, nel quartiere di Poblenou, delle cosiddette *Supermanzana* (o *Superilles*), isolati interamente convertiti alla mobilità lenta, in cui la strada secondaria si trasforma in spazio pubblico multifunzionale (Scudellari et al., 2020).

<sup>5</sup> I più noti esempi internazionali in tal senso sono dati dalle città di Melbourne e Portland, <<https://www.domusweb.it/en/news/gallery/2020/09/16/the-20-minute-neighbourhood.html>> (12/20).

<sup>6</sup> *Quaderno 8a, “PUMS” Appunti di lavoro per aggiornamento*, <[http://www-portale-coto.territorio.csi.it/web/sites/default/files/mediafiles/4.11\\_quaderno\\_8\\_pums\\_-\\_report\\_linea\\_1\\_metro.pdf](http://www-portale-coto.territorio.csi.it/web/sites/default/files/mediafiles/4.11_quaderno_8_pums_-_report_linea_1_metro.pdf)>, 12/20).

<sup>7</sup> Il Programma e i relativi finanziamenti sono stati previsti all'interno del cosiddetto 'Collegato ambientale' (L. 221/2015, *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*), <<https://www.minambiente.it/notizie/programma-sperimentale-nazionale-di-mobilita-sostenibile-casa-scuola-e-casa-lavoro>> (12/20).

<sup>8</sup> Oltre a questi tratti, si stanno sperimentando pedonalizzazioni temporanee anche in via Lombroso e via Morgari, vie su cui non affacciano istituti scolastici ma funzioni comunque rilevanti per il quartiere (rispettivamente, l'Associazione di Animazione Interculturale - ASAI e la Casa del Quartiere).

<sup>9</sup> In Italia, approccio simile è stato adottato nel contesto del progetto *Piazze Aperte*, promosso prima della pandemia, nel 2018, dal Comune di Milano, in collaborazione con *Bloomberg Associates*, *National Association of City Transportation Officials* (NACTO) e *Global Designing Cities Initiative* (GDCI). Il progetto “mira a valorizzare lo spazio pubblico come luogo di aggregazione al centro dei quartieri, con l'obiettivo di incrementare la pedonalità e promuovere la mobilità sostenibile a beneficio dell'ambiente, della sicurezza e della qualità della vita in città”, <[https://www.comune.milano.it/documents/20126/71248910/200125\\_Piazze+Aperte\\_presentazione.pdf/ccedc101-46c4-b285-f1b8-f5835102f416?t=1581338482141](https://www.comune.milano.it/documents/20126/71248910/200125_Piazze+Aperte_presentazione.pdf/ccedc101-46c4-b285-f1b8-f5835102f416?t=1581338482141)> (12/20).

<sup>10</sup> Il quartiere di San Salvario da anni è affetto da problemi connessi alla cosiddetta 'movida' e da una correlata carenza di parcheggi in fascia serale, oltre che da un uso dello spazio pubblico in alcuni casi connesso ad attività illegali. Gli interventi proposti nell'ambito dell'iniziativa *Torino Mobility Lab* sono stati pertanto letti da alcuni come potenziali fattori di aggravamento di una mobilità già complessa e ulteriore sprone a usi impropri dello spazio pedonale.

<sup>11</sup> Si tratta di un'azione che potrebbe peraltro sposarsi proficuamente ad un altro ordine di interventi previsti, e in corso di realizzazione a dicembre 2020, nell'ambito del progetto *Il verde si fa strada*. Promosso in questo caso non dal Comune, ma dall'associazione culturale LAQUP (Laboratorio Qualità Urbana Ambiente e Partecipazione, in collaborazione con Donne per la difesa della società civile, Agenzia per lo sviluppo locale di San Salvario onlus, Fondazione per l'architettura / Torino e Circoscrizione

8 della Città di Torino, e sostenuto da Compagnia di San Paolo), il progetto mira al miglioramento della qualità ecologico-ambientale dell'asse di via Madama Cristina e prevede micro-interventi diffusi di de-artificializzazione ('*de-sealing*') del manto stradale, rinaturalizzando alcuni lembi di strada interclusi tra carreggiate attraverso la messa a dimora di alberi e arbusti.

<sup>12</sup> Dal documento programmatico elaborato a giugno 2020 dai promotori dell'iniziativa e sottoscritto da 350 cittadini: *Largo al Giardino. Un percorso di co-progettazione per trasformare largo Saluzzo*.

<sup>13</sup> Possibilità prevista dal *Regolamento municipale per il governo dei beni comuni urbani nella Città di Torino* (n. 391, 2020).

<sup>14</sup> Resta aperta la questione della movida (particolarmente intensa proprio in largo Saluzzo, dove i residenti lamentano da anni l'eccessivo inquinamento acustico notturno) e dunque del potenziale uso improprio dello spazio pubblico così ampliato. Tema critico e che dovrà necessariamente essere oggetto di regolamentazione da parte dell'amministrazione comunale, ma che il progetto, per parte sua, intende affrontare attraverso il coinvolgimento diretto dei gestori dei locali prospicienti la piazza, sin dall'inizio tra i promotori del progetto, e attraverso il processo di sensibilizzazione degli utenti che verrà portato avanti nel 2021.

<sup>15</sup> Concessione ottenuta ai sensi del *Regolamento municipale per la disciplina del contrasto al degrado urbano e rafforzamento delle forme diffuse di partenariato pubblico-privato* (n. 389, 2019).

<sup>16</sup> La stessa Città di Torino ha previsto da maggio 2020 una serie di misure per la realizzazione di piste ciclabili 'di emergenza' in diversi controviali cittadini, trasformati in zone 20 km/h (ad oggi realizzate in corso Francia e corso Vittorio).

<sup>17</sup> Si veda al riguardo l'articolo di Anna Prat, *Torino ascolti i Comitati del Sì: la società civile è viva e chiede di fare. Cittadini e associazioni vogliono prendersi cura del bene comune*

*in modo costruttivo*, pubblicato sul *Corriere di Torino* il 21 dicembre 2020.

<sup>18</sup> Sull'evoluzione del paradigma progettuale della 'temporaneità', da pratica originariamente informale e bottom-up a visione sempre più istituzionalizzata, si vedano Mould (2014) e Caramaschi (2020).

## Bibliografia

- Alberti F. 2015, *The view from the street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani*, «*Ri-Vista. Ricerche per la Progettazione del Paesaggio*», n. 1, pp. 8-23.
- Andres L., Zhang A.Y. (a cura di) 2020, *Transforming Cities Through Temporary Urbanism. A Comparative International Overview*, Springer, Cham.
- Andreucci M.B. 2017, *Progettare Green Infrastructure*, Wolters Kluwer Italia, Milano.
- ATI - Agenzia per lo sviluppo locale di San Salvario Onlus, Laqup, Solco, Urban Lab Torino (a cura di) 2020, *Torino Mobility Lab. Attività di monitoraggio sul territorio di San Salvario*.
- Barakat T., Muylkens B., Su B. 2020, *Is Particulate Matter of Air Pollution a Vector of Covid-19 Pandemic?*, «*Matter*», n. 3, pp. 977-980.
- Bergamaschi M. 2014, *Lo spazio pubblico come risorsa, in La città contesa. Popolazioni urbane e spazio pubblico tra coesistenza e conflitto*, Franco Angeli, Milano.
- Bontempi E. 2020, *First data analysis about possible COVID-19 virus airborne diffusion due to air particulate matter (PM): The case of Lombardy (Italy)*, «*Environmental Research*», n. 186, 109639.
- Camocini B., Daglio L., Gerosa G., Ragazzo S. 2020, *Progetti di riattivazione temporanea dello spazio pubblico: quale eredità?*, «*Techne*», n. 19, pp. 125-133.
- Capuano A. 2020a, *Il paesaggio della strada. Cambiare passo per la cura della città e della gente*, in *Streetscape. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, a cura di A. Capuano, Quodlibet, Macerata, pp. 15-32.
- Capuano A. (a cura di) 2020b, *Streetscape. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*. Quodlibet, Macerata.
- Caramaschi S. 2020, *Design Actions for the Global Gaze. Evolution and Contradictions of Temporary Installations in San Francisco's Public Space*, «*Planning Theory & Practice*», vol. 21, n. 5, pp. 748-766.
- Comune di Milano 2020, *Strategia di adattamento Documento aperto al contributo della città*, Milano.
- Comune di Milano, AMAT 2020, *Strade Aperte. Strategie, azioni e strumenti per la ciclabilità e la pedonalità, a garanzia delle misure di distanziamento negli spostamenti urbani e per una mobilità sostenibile*, Milano.
- Conticini E., Frediani B., Caro D. 2020, *Can atmospheric pollution be considered a co-factor in extremely high level of SARS CoV-2 lethality in Northern Italy?*, «*Environmental Pollution*», n. 261, 114465.
- Davoudi S. 2012, *Resilience: A Bridging Concept or a Dead End?*, «*Planning Theory & Practice*», vol. 13, n. 2, pp. 299-333.
- Folke C., Carpenter S.R., Walker B., Scheffer M., Chapin T., Rockstrom J. 2010, *Resilience thinking: integrating resilience, adaptability and transformability*, «*Ecology and Society*», vol. 15, n. 4, 20.
- Furchtlehner J., Lička L. 2019, *Back on the Street: Vienna, Copenhagen, Munich, and Rotterdam in focus*, «*Journal of Landscape Architecture*», vol. 14, n. 1, pp. 72-83.
- GDCI, NACTO, 2016, *Global Street Design Guide*, Island Press, Washington.
- GDCI, NACTO, 2020. *Streets for Pandemic Response and Recovery*, New York.
- Gill K., van Hellemond I., Kampevd Larsen J., Keravel S., Leger-Smith A., Notteboom B., Rinaldi B.M. 2020, *Corona, the Compact City and Crises*, «*Journal of Landscape Architecture*», vol. 15, n. 1, pp. 4-5.
- Greenwald R. 2020, *After COVID-19, What's Next for Landscape Architecture?*, <<https://www.metropolismag.com/architecture/landscape/covid-19-landscape-architecture/>> (12/20).

- Holmes D. 2020, *Understanding the pandemic. Is density to blame?*, <<https://worldlandscapearchitect.com/understanding-the-pandemic-is-density-to-blame/#.X-10PB-Z7k2w>> (12/20).
- Ipsos 2020, *Impact of Coronavirus to new car purchase in China*, <<https://auto.economicstimes.indiatimes.com/etalytics/reports/passenger-vehicle/impact-of-coronavirus-to-new-car-purchase-in-china/749?redirect=1>> (12/20).
- Jacobs J. 1961, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Lambertini A. 2013, *Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica*, Editrice Compositori, Bologna.
- Lerner J. 2014, *Urban Acupuncture. Celebrating pinpricks of change that enrich city life*, Island Press, Washington.
- Lička L., Furchtlehner J. 2019, *Changing Streets: Individual Actions, Large-Scale Measures, and Ambitious Urban Climate Goals*, in *Urban Landscapes in High-Density Cities. Parks, Streetscapes, Ecosystems*, a cura di B.M. Rinaldi, P.Y. Tan, Birkhäuser, Basel, pp. 100-116.
- Lydon M., Garcia A. 2015, *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington.
- Marvin S., Medd W. 2005, *From the politics of urgency to the governance of preparedness: a research agenda on urban vulnerability*, «Journal of Contingencies and Crisis Management», n. 13, pp. 44-49.
- Mocchi M. 2004, *La strada da architettura a infrastruttura*, «Territorio», n. 29-30, pp. 48-51.
- Mould O. 2014, *Tactical urbanism: The new vernacular of the creative city*, «Geography Compass», vol. 8, n. 8, pp. 529-539.
- Novalia W., Malekpour S., 2020, *Theorising the role of crisis for transformative adaptation*, «Environmental Science and Policy», n. 112, pp. 361-370.
- O'Connell K. 2019, *Get it done*, «Landscape Architecture Magazine», vol. 109, n. 4, pp. 84-95.
- Pinzuti P., Gandolfi P., Montieri V., Dondè M., Sangalli G. (a cura di) 2020, *Piano di azione per la mobilità urbana post Covid*, Bikeeconomist, Milano.
- Plieninger T., Bieling C. 2012, *Resilience and the Cultural Landscape: Understanding and Managing Change in Human-shaped Environments*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Scudellari J., Staricco L., Vitale Brovarone E. 2020, *Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level*, «Journal of Urban Design», vol. 25, n. 6, pp. 675-696.
- Setti L., Passarini F., De Gennaro G., Barbieri P., Perrone M.G., Piazzalunga A., et al., 2020, *Potential role of particulate matter in the spreading of COVID-19 in Northern Italy: first observational study based on initial epidemic diffusion*, «BMJ Open», n. 10, e039338.
- Street Plans Collaborative 2016, *Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design*. Version 1.0
- Vanolo A. 2015, *The Fordist city and the creative city: Evolution and resilience in Turin, Italy*, «City, Culture and Society», n. 6, pp. 69-74.
- Worham-Galvin B.D. 2013, *An anthropology of urbanism: How people make places (and what designers and planners might learn from it)*, «Footprint. Delft Architecture Theory Journal», n. 13, pp. 21-40.