A piedi nudi in città.

A Grosseto, l'esperienza di un laboratorio urbano

Michele Manigrasso*

Abstract

This text argues the topic of slow mobility in contemporary cities.

In particular, the crossing is considered as a strategic theme to increase the quality of life of the inhabitants and to rediscover the beauty of the urban heritage. The revision of the slow mobility system can improve the perception of the city, the environmental quality and solve the enigma of the labyrinth. In fact, in this text, the urban project is interpreted as an "Ariadne's thread".

The theoretical reflection is accompained by the description of a design experience in Grosseto.

Parole chiave: progetto urbano, mobilità, attraversamento, qualità ambientale, percezione

Keywords: urban design, mobility, crossing, environmental quality, perception

Per migliaia di anni gli insediamenti sono stati misurati dai passi. Con il *passus* i romani hanno dimensionato le città e colonizzato il territorio. Questo rapporto che legava gli abitanti al suolo e il sistema urbano al camminare si è interrotto nel XX secolo, quando l'espansione della città è dipesa sempre più da infrastrutture stradali e il camminare è stato represso, con conseguenze profonde rispetto alla qualità urbana (Pavia R., 2015).

La metafora del labirinto, accostato alla città contemporanea da un'ampia letteratura, è più che attuale: prende l'aspetto di una strategia cartografica per condurci attraverso la complessità della città contemporanea, muoverci all'interno di essa, riconoscerne gli spazi, vincerne le paure e individuare modalità di resistenza al senso di disorientamento spaziale, liberarci dalla prigione dell'atopia. Le nuove forme dell'urbano appaiono, infatti, senza struttura, senza disegno. La città si pone come un intreccio senza centro, senza regole, «[…] come un dispositivo che respinge lo sguardo d'insieme, riportando costantemente l'attenzione sul luogo in cui si è» (H. Damisch, 1996). È questa estraniazione, questa assenza di centro e di orientamento spaziale a fare della città contemporanea un nuovo labirinto che assume caratteri più inquietanti se nella sua opacità

scorgiamo la perdita dell'attraversamento come esperienza creativa dello spazio, come percezione delle differenze e riconoscimento dell'altro (L. Zoja, 2009).

La metropoli contemporanea, nonostante il suo ritmo accelerato, l'esplosione della comunicazione telematica e la velocità dei suoi mezzi di trasporto, nega l'attraversamento, non solo sul piano culturale, ma materialmente, impedendo il movimento, il transito, il camminare. Le grandi infrastrutture impongono il loro dominio, il loro spazio non ha relazioni intenzionali, non è integrato nella città, nel territorio: è uno *spazio derealizzato* direbbe François Choay. La dilatazione della città ha trasformato le strade in corridoi per le auto, il sottosuolo in tunnel per i collegamenti dei treni metropolitani; le arterie a scorrimento veloce tagliano la città, la separano, la frammentano; i percorsi pedonali hanno perso la loro continuità. Lo sguardo dell'uomo *blasé* è imprigionato, dei treni in corsa, mediato dai vetri delle auto, «la più subdola e diffusa prigione che, costruendo attorno a noi un microcosmo impermeabile, ci impedisce di percepire fisicamente odori, espressioni e stati d'animo, isolando anche la nostra mente da quello che ci circonda» (Milesi E., 2016).

L'automobile è oggi motivo di preoccupazione per tutti coloro che hanno a cuore la città. Le arterie di traffico, le zone di parcheggio, i distributori di benzina sono strumenti poderosi e permanenti di distruzione delle città; per far posto ad essi la rete delle strade urbane si sconnette e si apre in spazi che appaiono incoerenti e vuoti a chi percorra la città a piedi. I centri cittadini e altri quartieri meravigliosi per la fitta grana di complessità e di integrazione degli usi vengono sventrati con disinvoltura. Gli elementi-chiave del paesaggio urbano vengono disgregati o separati dal contesto della vita cittadina fino a trasformarsi in oggetti insignificanti. Il carattere della città viene offuscato, così che ogni luogo finisce col somigliare a tutti gli altri e la città nel suo insieme perde ogni fisionomia (Jacobs J., 2009)[1].

«La strada è morta», diceva Le Corbusier. E a ucciderla è stata la crescita indisciplinata delle città, lo sprawl urbano, quell'espansione edilizia informe che si è mangiata gli spazi liberi e ha svuotato la strada, la piazza, delle persone e della sua funzione sociale di spazio di aggregazione.

Oggi più che mai, il tema della mobilità risulta centrale in un discorso ampio sul progetto urbano, anche alla luce dei nuovi paradigmi che necessariamente devono orientare gli obiettivi strategici degli interventi di riqualificazione e di rigenerazione (Ricci M., 2012). La relazione tra forma urbana, qualità delle relazioni sociali e qualità ambientale merita di essere affrontata in maniera seria, profonda e rinnovata. Ricerca scientifica e progetto necessitano di un forte senso di integrazione tra le discipline coinvolte, e tra i saperi che si occupano di territorio. Al di là della

complessità del tema, ampiamente dibattuto da diversi punti di vista, percettivo, estetico, economico, sociale e di comfort ambientale, una serie di indicatori e parametri aiuta a tracciare in maniera inequivocabile un profilo sulla salute delle nostre città, per comprendere meglio l'esito anche invisibile che alcune scelte producono sul territorio, per poi orientare politiche e azioni lungo una più consapevole e corretta direzione di sviluppo.

In Italia, risulta molto utile il lavoro svolto da associazioni come Legambiente che ogni anno pubblicano report[2] sulla qualità ambientale delle città rispetto ad alcuni indicatori. Per esempio, non è per nulla confortante l'indagine sull'inquinamento dell'aria, e sulle politiche di mobilità sostenibile consegnata dal rapporto "Mal'aria di città 2019". Secondo Legambiente, infatti, anche il 2019 si è aperto nella morsa dello smog: nei primi 25 giorni di gennaio sono ben 9 le città italiane che hanno registrato oltre 15 giorni di superamento del limite giornaliero previsto per il PM10[3]. Le politiche urbane che incentivano la pedonalizzazione e la *slow mobility*, scoraggiando l'uso dei mezzi privati, sono piuttosto deludenti e procedono molto lentamente. I ritardi italiani sono evidenti soprattutto se ci si confronta con l'Europa: i trent'anni di isole pedonali nel nostro paese impallidiscono davanti all'innovazione raggiunta in paesi come Germania, Olanda, Danimarca e Gran Bretagna, in cui si possono rintracciare numerosi esempi virtuosi, sia in merito a modalità operative di pedonalizzazione nei tessuti storici, sia in merito alla realizzazione di nuovi quartieri chiusi al traffico veicolare privato[4], e irrorati da un sistema efficiente di mobilità pubblica. Una tendenza sempre più evidente, che procede nella direzione tracciata dai principi di sostenibilità ambientale e sociale.

Da questa angolazione, un'esperienza progettuale risultata molto interessante per chi scrive, è rappresentata dal workshop inter-universitario *"Riabitare il Patrimonio. Un progetto per Grosseto"* che ha visto impegnati docenti, studenti e architetti neolaureati dei Dipartimenti di Architettura delle Università di Firenze e Pescara, insieme alla Scuola Permanente dell'Abitare[5].

La serie di eventi interni al workshop, organizzati con l'amministrazione comunale di Grosseto, ha visto coinvolte le università in un lavoro di "progettazione partecipata" per la rigenerazione del centro urbano, e in particolare delle mura medicee, cesura tra nucleo storico e successive espansioni. Fino alla metà dell'800, Grosseto si identificava con la fortezza, una sorta di "terrazza" urbana con sguardo privilegiato sulla campagna circostante. Quando a metà '800 la città ha iniziato a crescere esternamente, le mura si sono configurate come elemento di separazione, creando e rafforzando un limite tra "due città": il centro, nonché il nucleo di prima fondazione, e le espansioni dove si è svolta la vita cittadina dal dopoguerra in poi. È evidente che si è assistito a un

vero e proprio ribaltamento tra “dentro” e “fuori”: le funzioni vitali della vita pubblica, i punti di riferimento (negozi, uffici, servizi collettivi) che un tempo si trovavano all’interno del borgo, ora sono fuori. La “centralità” del tessuto storico è solamente fisica, per il resto risulta poco abitato e sottoutilizzato, escluso dal resto della città da una rete radiocentrica di strade carrabili. Questa condizione è tra le ragioni che hanno spinto il sociologo urbano Gian Franco Elia[6] a coniare, nel 2002, l’espressione ormai nota “Grosseto, città malgrado”: la città è considerata tale, nonostante la difficile collocazione geografica, la scarsa autonomia, la dimensione del suo centro storico, etc.

L’abbandono delle mura e lo stato di degrado e di sottoutilizzo del parco (organizzato sopra ed esternamente alle mura) non permettono di cogliere le connessioni tra le due parti (il dentro e il fuori); inoltre, gli spazi interposti tra via Circondaria (la circonvallazione che cinge il centro) e i bastioni, sono in gran parte fruiti e occupati dalle auto, nonostante l’ampio parcheggio ipogeo sotto la piazza Caduti di Nassiriya.

Ne risulta una “città-labirinto”, un intreccio senza riferimenti, dominio delle automobili che hanno frammentato la città nelle sue parti, scoraggiando l’attraversamento a piedi o in bicicletta, allontanando gli abitanti dalla loro storia. Grosseto è una città senza centro, assimilabile a un organismo senza un cuore pulsante. Per queste ragioni, il recupero delle mura, come bordo tra nucleo e successive espansioni, ha rappresentato il *focus* principale del progetto, interpretato dal gruppo di lavoro come un possibile “filo di Arianna” per ridare senso all’attraversamento e, riprendendo le parole di Rosario Pavia, «per annientare il mostro che vaga indisturbato in questo labirinto, e risolvere l’enigma» (Pavia R., 2002).

Avviato ad ottobre 2015, il workshop si è articolato attraverso una serie di fasi realizzate in loco e nelle sedi universitarie; momenti che hanno visto la partecipazione attiva dei cittadini in un processo aperto, di “ascolto”, “progettazione” e “condivisione”. Il tema della mobilità, in particolare quella dolce, è apparso fin da subito fortemente strategico per provare a risolvere la cesura tra le parti, coinvolgendo gli spazi interni abbandonati delle mura, e collegando le diverse quote del parco, le superfici in copertura e le aree esterne. Queste ultime, oggi limite urbano “tra le due città”, configurano un lungo filtro che avvolge il centro storico, riallacciando i flussi tra interno ed esterno. Infatti, la strada carrabile perimetrale (viale Manetti) viene declassata e integrata in un ampio ring verde che libera le mura dall’asfalto e dalle macchine. La sua funzione è duplice perché da un lato, riorganizza le superfici permeabili e le aree sportive presenti all’esterno, tessendo una passeggiata continua all’aperto, dall’altro, accoglie il sistema dei parcheggi e migliora l’accessibilità al centro: una serie di percorsi conduce ai passaggi interni alle mura e alle troniere,

spazi intrepretati come luoghi da attraversare, in un discorso di continuità urbana tra epoche storiche finalmente riammagliate.

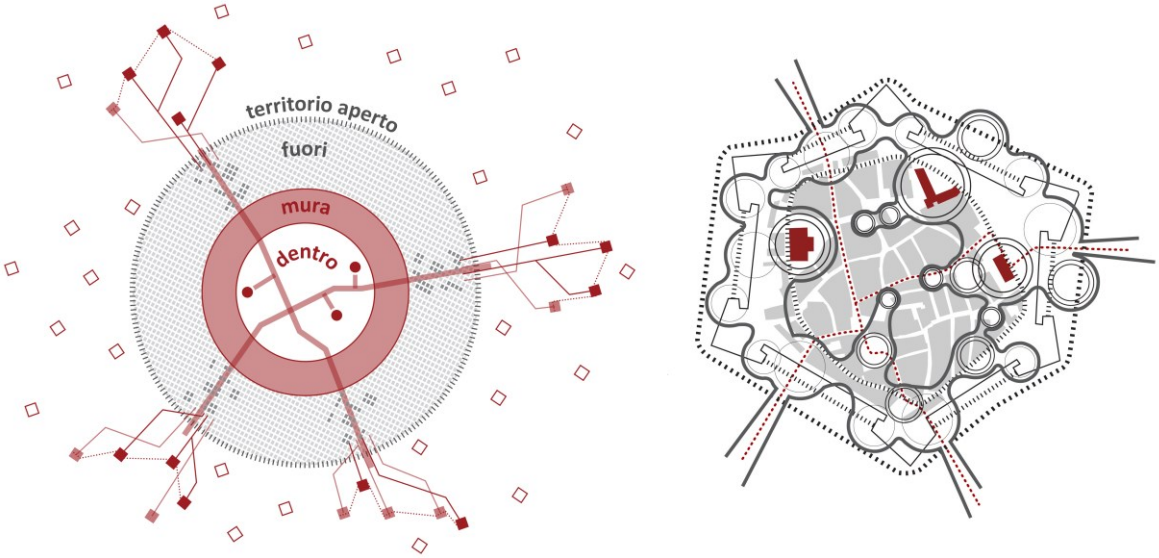

Figura 1. Connessioni con il territorio e interpretazione delle mura come sistema coagulante osmotico.

Il progetto ha lavorato sull'intero "corpo" delle mura, proponendo la realizzazione di una "Officina Creativa del Gusto", ovvero una scuola residenziale di alta formazione per chef, riutilizzando i bastioni e alcune architetture pubbliche abbandonate all'interno del borgo. Mentre gli edifici presenti nel tessuto sono destinati a residenze speciali, biblioteche e spazi per la didattica, le cubature utili interne alle mura sono pensate come ristornati e laboratori in cui fare esperienza pratica. Si tratta quindi della costruzione di una filiera produttiva che lega il territorio maremmano, le sue tradizioni e l'economia enogastronomica, con la città, i cui spazi storici si fanno vetrina dell'intera filiera, paesaggio urbano da fruire e percepire in maniera nuova, a passo lento, in piena sintonia con lo spirito del luogo.

La quota che si ritiene strategica è quella delle "piazze basse", costituite da un sistema lineare di gallerie tra diverse "stanze": le prime diventano gli attraversamenti urbani ciclo-pedonali che mettono in relazione il centro storico con la città esterna; le stanze diventano i laboratori in cui gli studenti della scuola potrebbero fare esperienza, spazi operativi in cui si lavorano i prodotti e si preparano i piatti. La configurazione ordinaria ipotizzata vede il funzionamento di questo sistema fortemente integrato al parco fuori le mura, e all'organizzazione degli spazi interni al centro storico, piazze ed edifici pubblici rifunzionalizzati. Durante eventi particolari, feste e manifestazioni varie, questi spazi interni potrebbero funzionare all'unisono, con attrezzature poste esterne e in copertura.

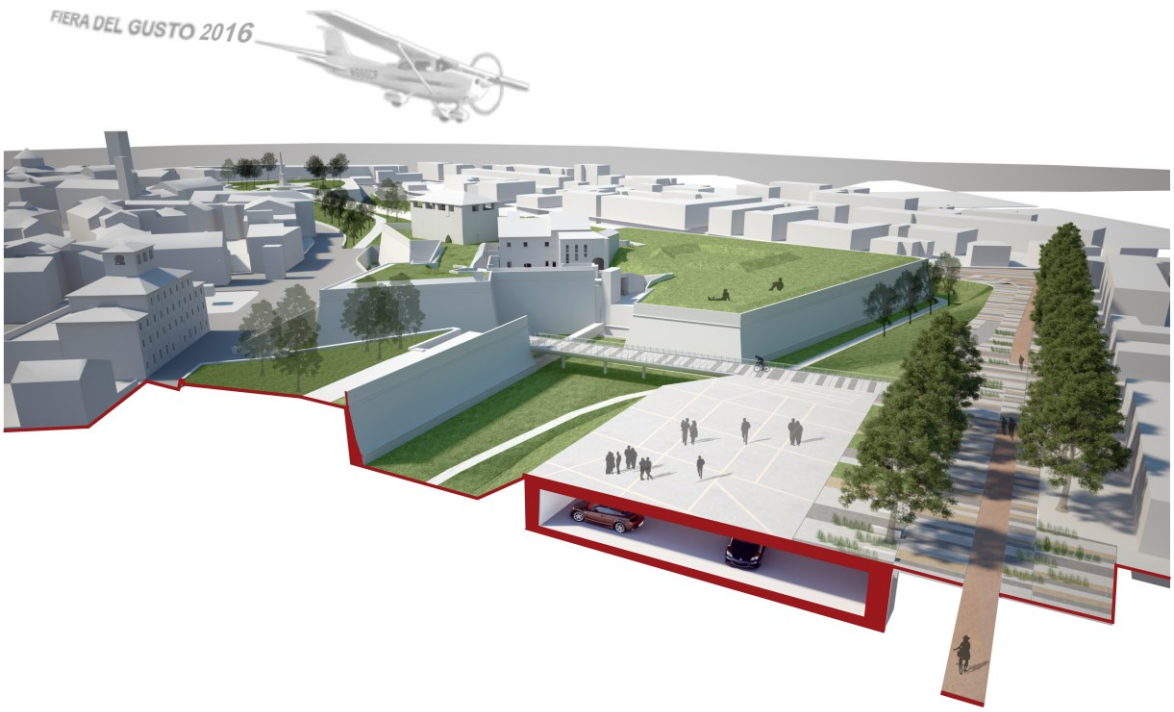

Figura 2. Vista a volo d'uccello del parco fuori le mura con sezione sul parcheggio interrato.

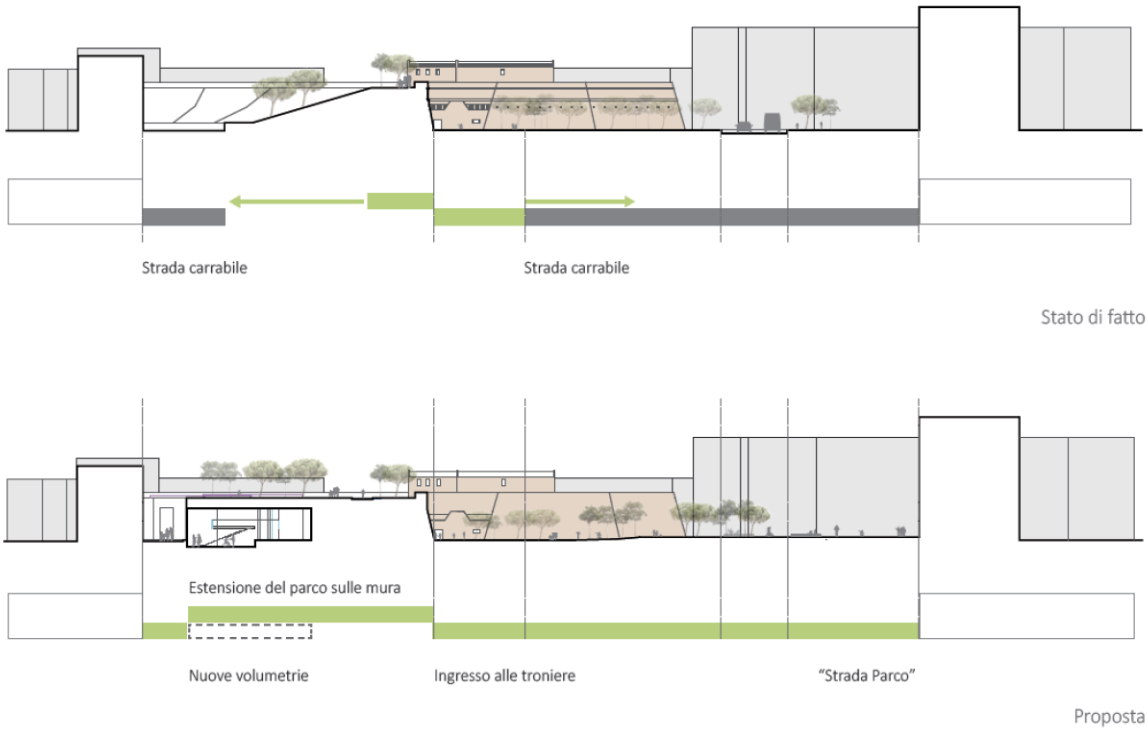

Figura 3. Da limite urbano a strada parco. Sezione trasversale tipologica sul parco fuori le mura.

Figura 4. Lì dove le mura sono state interrotte. Vista della riqualificazione di Piazza del Popolo

Il progetto prevede, inoltre, la pedonalizzazione[7] dei due assi principali del centro storico (corso Giosuè Carducci e via Daniele Manin-via Garibaldi), ovvero il cardo e il decumano della città storica, che intercettano le piazze più importanti: piazza del Sale, piazza Dante, piazza Socci lungo l'asse Nord-Sud e piazza Gioberti, piazza Mensini e piazza della Palma, lungo l'asse Est-Ovest. La pedonalizzazione riguarda anche l'anello interno alle mura (via Aurelio Saffi e via Giuseppe Mazzini), mentre il resto del tessuto storico rimarrebbe una ZTL[8]. Le azioni proposte a livello di mobilità, puntando sull'abbassamento delle velocità sia all'interno che all'esterno delle mura storiche, mirano a migliorare il senso e la qualità della percezione del paesaggio urbano: passeggiando lungo il parco, si avrebbe la possibilità di instaurare un nuovo legame emotivo con la città e il patrimonio presente. E questo lavora nella direzione di una migliore convivenza urbana. È quello che Crepet definisce «il paradosso della solitudine: nei quartieri periferici anonimi non sei solo, ma ti senti solo. Invece nella piazza del duomo di Pistoia magari sei solo, ma non hai la sensazione della solitudine: ti fa compagnia l'eco del bello, della storia». Lo stesso Botta afferma che «lo spazio è un elemento evocativo, capace di

offrire emozioni. E il vero senso della città non sta nel costruito, ma negli spazi che li realizzano (le strade, le piazze, i giardini, gli slarghi)»[9].

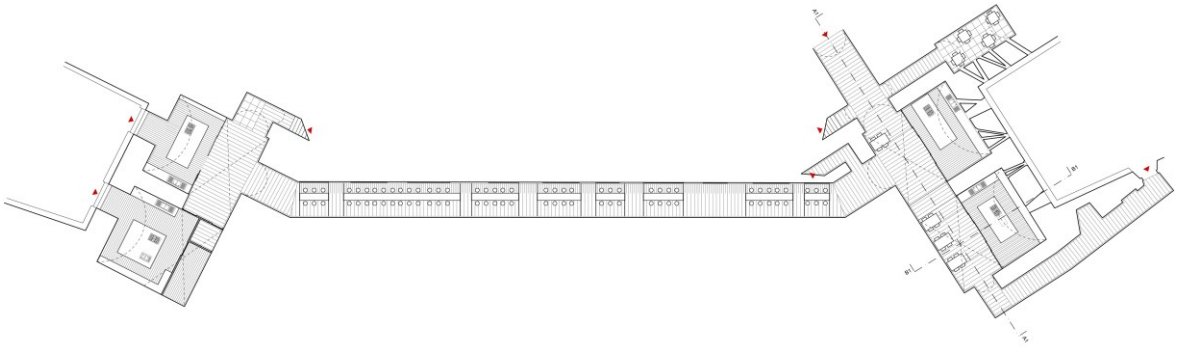

Figura 5. Planimetria di uno degli attraversamenti attrezzati interni alle mura.

Figura 6. Sezione lungo un attraversamento tipo, con l'accesso alle attività interne alle troniere.

Lavorare sul tema della mobilità in città come Grosseto, rappresenta oggi la possibilità di migliorare la qualità urbana da molti punti di vista: non solo per ottimizzare la dinamica dei flussi, lo sviluppo e la diffusione dei mezzi di trasporto più o meno ecologici, o per rendere più razionali quelle che nel linguaggio trasportistico sono definite le "linee di desiderio", ma per la costruzione di una nuova generazione di spazi pubblici che assicurino comfort e benessere, interpretino il camminare come nuovo paradigma della vita urbana, e rileggano le varie stratificazioni storiche come palinsesto di quella grande architettura ipertestuale che chiamiamo città. L'Italia è in netto ritardo su questi temi e i nostri centri urbani ne sono testimonianza evidente. Uno sguardo alle realtà europee può fare da bussola per

orientare in maniera consapevole, autonoma ed efficace le politiche urbane, anche svincolandosi da tardive strategie nazionali.

Questo breve contributo, attraverso il riferimento al laboratorio urbano in corso a Grosseto, ha voluto riflettere sulla necessità di ritornare, attraverso il progetto urbano, a ragionare su alcuni temi che oggi più che mai vanno integrati: sicurezza, rispetto per il patrimonio, bellezza e qualità ambientale devono essere obiettivi centrali delle agende urbane per ritornare ad attraversare la città recuperando il passo ormai dimenticato, quello utile alla scoperta, favorendo condizioni ambientali confortevoli. È il momento di una rivincita delle nostre città a favore della lentezza, che possa contribuire alla costruzione di ambienti salubri nel rispetto di quella bellezza che abbiamo ereditato e che merita di essere riscoperta.

Perché in fondo, bisogna entrare nei luoghi come a piedi nudi, per rispettare e ascoltare. Per interrogare il suolo e andare oltre. Il progetto solo in parte è implicito (De Matteis G., 1995). Ed è così che siamo arrivati a Grosseto, come a piedi nudi in un territorio di conflitto. Eravamo in allerta e pronti ad ascoltare, con l'entusiasmo e la voglia di realizzare nuove utopie.

Note

[1] È stata Jane Jacobs con il suo libro *The Life and Death of Great American Cities* del 1961 a riportare l'attenzione sul ruolo delle strade di quartiere come spazio pubblico indispensabile per la vita sociale, lo scambio interpersonale, il radicamento di una comunità di vicinato. Questo insieme di fattori realizzava una qualità urbana specifica, propria della scala intermedia, legata alle esigenze della popolazione residente e al rapporto tra abitazione, isolato e rete stradale. Si veda, a tal proposito, il capitolo "Elogio del marciapiede", contenuto nel libro di Rosario Pavia, *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli Editori, in cui l'autore espone il tema della mobilità lenta e del legame con la percezione del paesaggio urbano, attraverso esempi emblematici forniti dalla letteratura del '900.

[2] Uno tra i più completi rapporti è "Ecosistema Urbano" realizzato annualmente da Legambiente. Per l'edizione del 2018, si veda: www.legambiente.it/ecosistema-urbano.

[3] Si veda "Mal'aria di città 2019. La mobilità urbana al centro del risanamento", pubblicato da legambiente il 22 gennaio 2019, sul sito www.legambiente.it/wp-content/uploads/Malaria2019_dossier.pdf.

[4] Una ricca casistica è in Sanseverino E.R, Sanseverino R.R., Vaccaro V. (a cura di) (2012), *Atlante delle smart cities. Modelli di sviluppo sostenibili per città e territori*, Milano: Franco Angeli Editore.

[5] Al workshop hanno partecipato: per l'Università di Pescara, Carlo Pozzi e Michele Manigrasso con i neolaureati Ottavio Berghella, Riccardo Berghella, Milena Ciamarra, Laura Costantini, Antonello Gallo, Paolo Sabatini, Giovanni Santoro, Andrea Trovarelli; per l'università di Firenze, Carlo Terpolilli, Mariagiulia Bennicelli Pasqualis e Francesco Messina con gli studenti Giulia Adoni, Leonardo Caraffini, Tommaso Ciani, Marco Fabri, Lorenzo Norcini, Antonia Placanica, Lapo Saladini, Teresa Ulivi. Responsabile scientifico: Edoardo Milesi. Coordinamento generale: Michele Manigrasso. Per una maggiore comprensione degli esiti del workshop, si veda: Michele Manigrasso (2016), *Riabitare il patrimonio. Un progetto per Grosseto*, Edizioni Archos, Bergamo.

[6] Elia G. F. (2002), *Città malgrado*. Gian Franco Elia parla di Grosseto come di una "città malgrado" perché «sorge in un'area priva dei requisiti essenziali per divenire città»; perché «nel suo primo millennio, non ha un'organizzazione politica espressa in qualche modo dalla popolazione e manca di quella autonomia che (…) costituisce condizione indispensabile per lo sviluppo della civilizzazione urbana in Italia» ed infine perché

«nello stesso periodo, la perimetrazione della città è rigorosamente definita dalla sua cerchia muraria ed accoglie una popolazione assai ridotta».

[7] Per pedonalizzazione si intende una «zona interdetta alla circolazione dei veicoli salvo quelli di servizio di emergenza, i velocipedi ed i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissione zero, aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi » (Art 3 del C.D.S).

[8] L'ampliamento delle zone pedonali intercetta anche il sentimento positivo degli stessi abitanti di cui, secondo un sondaggio del 2003 riportato nel P.U.M del Comune di Grosseto, il 79% si era espresso favorevolmente alla creazione di Zone Pedonali. Nello specifico, il 73% era a favore della creazione di Zone Pedonali proprio nel centro storico. Questo sondaggio mostra quanto la popolazione sia ben disposta alla chiusura del traffico nel centro e la proposta potrebbe diventare un primo step verso la completa pedonalizzazione delle strade *intra moenia*.

[9] Le due citazioni sono tratte dal libro Botta M., Crepet P. con Zois G. (2007), *Dove abitano le emozioni*, Torino: Giulio Einaudi Editore.

Bibliografia

Amendola G. (2003), *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Roma-Bari: Edizioni Laterza.

Botta M., Crepet P. con Zois G. (2007), *Dove abitano le emozioni*, Torino: Giulio Einaudi Editore.

Celuzza M., Papa M. (2013), *Grosseto Visibile*, Grosseto: Edizioni Effigi.

Damish H. (1996), *Skyline. La ville Narcise*, Paris: Edition Du Seuil.

Elia G. F. (2002), *Città malgrado*, Grosseto: Edizioni Effigi.

De Matteis G. (1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio,* Milano: FrancoAngeli.

Jacobs J. (2009), *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane,* Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.

Macchi Cassia C. (1991), *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini,* Roma: Carocci Editore.

Manigrasso M. (2016), *Riabitare il patrimonio. Un progetto per Grosseto*, Albino: Edizioni Archos.

Milesi E. (2016), *Editoriale,* in Artapp n. 16, Albino: Archos Edizioni.

Sanseverino E.R, Sanseverino R.R., Vaccaro V. (a cura di) (2012), *Atlante delle smart cities. Modelli di sviluppo sostenibili per città e territori*, Milano: Franco Angeli Editore.

Pavia R. (2015), *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Roma: Donzelli editore.

Ricci M. (2012), *Nuovi paradigmi*, Trento: ListLab Edizioni.

Sennet R., *La coscienza dell'occhio*. *Progetto e vita sociale nelle città*, Roma: Feltrinelli.

Zoja L. (2009), *La morte del prossimo,* Torino: Editore Einaudi.

*Architetto, Assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Architettura di Pescara.