



POLITECNICO
DI TORINO

Tesi meritoria

CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA
PER IL PROGETTO SOSTENIBILE

Abstract

Superblocks 2.0 a Torino. Lezioni apprese da Barcellona e linee guida per il recupero dello spazio pubblico nelle città.

Relatore

Matteo Robiglio

Candidato

Monica Patricia Paez Navas

Settembre 2017

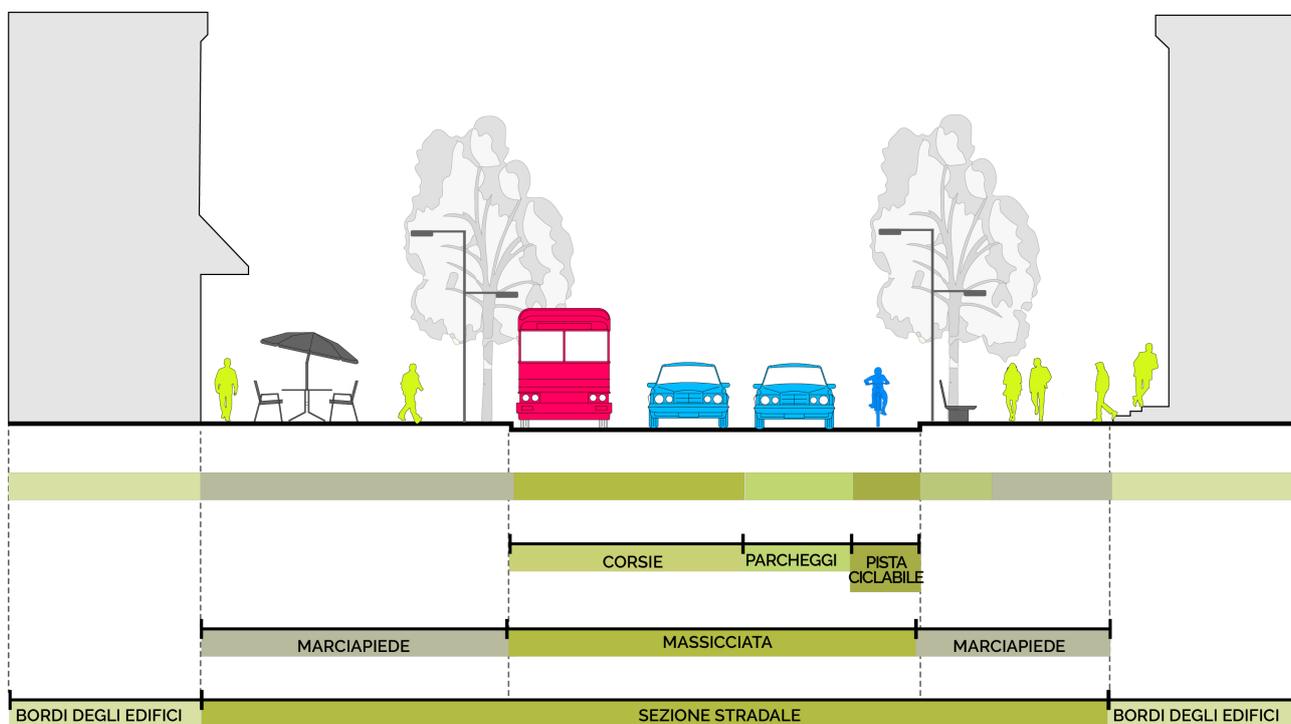
Viviamo in un'epoca urbana, nel 2016 più della metà della popolazione mondiale abita nelle grandi città; questo, però, ha portato un sovra-affollamento che a sua volta ha fatto collassare i sistemi rendendoli ogni volta meno sostenibili.

Parallelamente, è stata incentivata la dipendenza da trasporto motorizzato privato, producendo problemi come l'inquinamento acustico e ambientale, gli incidenti stradali, e la crescita esponenziale sul tasso di motorizzazione.

Di conseguenza le strade sono viste esclusivamente come spazi per la mobilità delle macchine invece che di persone, e le città si trasformano in posti poco invitanti, dove i pedoni sono costretti a usare il poco e disorganizzato spazio che rimane per la propria mobilità.

Però, in realtà, tutti siamo pedoni, dato per cui le strade devono essere progettate per favorire la vita urbana, il commercio e la cultura. Per migliorare la vivibilità delle nostre città si deve iniziare in primis con l'implementazione di strategie di moderazione del traffico, modificando l'aspetto urbanistico delle strade e cercando soprattutto di migliorare le condizioni per tutti gli utenti svantaggiati come pedoni e ciclisti. Questo è raggiungibile partendo dai principi delle cosiddette **Strade complete**, ove si riconosce che lo spazio stradale può essere usato per diverse funzioni quali, piste ciclabili, i marciapiedi, lo spazio verde, e le corsie, distribuendole in maniera equa e sicura.

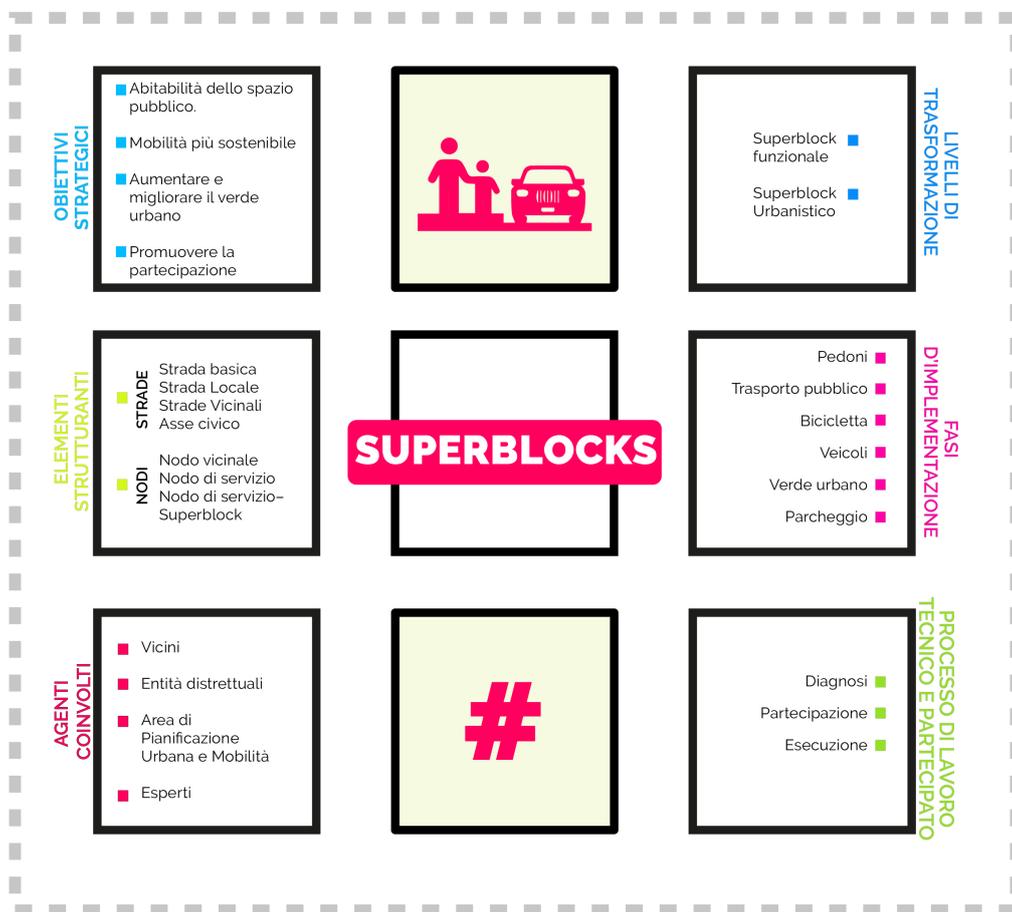
Queste strategie ottimizzano il flusso del traffico e favoriscono alla distribuzione di sistemi di trasporto sostenibili e multimodali in modo capillare con elevata capacità di passeggeri diminuendo l'uso di energia e inquinamento atmosferico.



In questo senso, è stata specialmente la città di Barcellona quella a lanciare un modello di città diversa che modifica e organizza tutti i sistemi di mobilità per la creazione delle *Superilles (Superblocks)*, aree prettamente pedonali dove al suo interno le macchine devono muoversi alla stessa velocità dalle persone.

La teoria superblocks prende principi dalle idee di progettazione urbana del primo Novecento e idee delle progettazioni che migliorano la qualità di vita nello spazio pubblico, per svilupparli in un unico luogo e portarli a un altro livello, dove le strade non solo sono progettate per una mobilità efficiente, ma per dare la possibilità di includere diverse attività come la ricreazione, la cultura e l'espressione.

I superblocks si consolidano come un nuovo modello di mobilità che valorizza la necessità di vivere lo spazio pubblico integrandosi alla rete principale di strade esistenti, quindi non vi è nessuna demolizione e si garantisce il mantenimento dell'organizzazione e dell'operazione urbana.



Con l'obiettivo di stabilire nella città di Torino un nuovo modello di progettazione della mobilità e dello spazio pubblico più sostenibile accordo alle esigenze delle nuove generazioni, si pretende sviluppare il modello Superblocks potenziato a Barcellona. L'area scelta è il quartiere di San Salvario che si presenta come un'area commerciale molto importante nella città, però il potenziale non può essere sfruttato correttamente per lo

squilibrio nella divisione dello spazio pubblico. Le sue strade sono state progettate per favorire la mobilità soprattutto dei mezzi motorizzati.

La prima fase progettuale prevede l'urbanismo tattico come strumento principale per un'attuazione a basso costo che permette recuperare gli spazi in poco tempo. Di conseguenza la seconda fase progettuale rappresenta uno scenario a lungo termine, dove si possono riorganizzare tutte le strade dando lo spazio giusto a ogni tipo di utente e attività, avendo però priorità per i pedoni.

Inoltre è garantita l'ottima mobilità di tutti i mezzi e soprattutto si incoraggia il suo uso alternativo attraverso una visione futura di città che va verso un'economia di servizi piuttosto che di prodotti, dove il trasporto è un servizio condiviso.

