

01
2015

SECONDA SERIE

RI-VISTA

Ricerche per la progettazione del paesaggio



RI - VISTA

Ricerche per la progettazione del paesaggio
Rivista scientifica digitale semestrale
dell'Università degli Studi di Firenze
seconda serie

Research for landscape design
Digital semi-annual scientific journal
University of Florence
second series





UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

Fondatore

Giulio G. Rizzo

Direttori scientifici I serie

Giulio G. Rizzo (2003-2008)

Gabriele Corsani (2009-2014)

Direttore responsabile II serie

Saverio Mecca

Direttore scientifico II serie

Gabriele Paolinelli

Anno XIII n. 1/2015

Registrazione Tribunale di Firenze

n. 5307 del 10.11.2003

ISSN 1724-6768

COMITATO SCIENTIFICO

Antonello Boatti (Italia)

Daniela Colafranceschi (Italia)

Gabriele Corsani (Italia)

Christine Dalnoky (France)

Pompeo Fabbri (Italia)

Enrico Falqui (Italia)

Roberto Gambino (Italia)

Gert Groening (Germany)

Hassan Laghai (Iran)

Jean Paul Métaillé (France)

Valerio Morabito (Italia / USA)

Carlo Natali (Italia)

Gabriele Paolinelli (Italia)

Carlo Peraboni (Italia)

Giulio G. Rizzo (Italia)

Maria Cristina Treu (Italia)

Mariella Zoppi (Italia)

REDAZIONE

Debora Agostini, Ilaria Burzi, Gabriele Corsani, Elisabetta Maino, Emanuela Morelli,

Michela Moretti, Gabriele Paolinelli, Emma Salizzoni, Antonella Valentini

CONTATTI

Ri-Vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio on-line: www.fupress.net/index.php/ri-vista/

ri-vista@dida.unifi.it

Ri-Vista, Dipartimento di Architettura

Via della Mattonaia 14, 50121, Firenze

in copertina

Il castello di Drottningholm, Svezia (immagine di Michela Moretti, maggio 2015).

© The Author(s) 2015

La presente opera, salvo specifica indicazione contraria, è rilasciata nei termini della licenza

Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International

(CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>).

progetto grafico

Laboratorio

**Comunicazione
e Immagine**

Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze

© 2015

DIDA Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
via della Mattonaia, 14
50121 Firenze

CC 2015 **Firenze University Press**

Università degli Studi di Firenze
Firenze University Press
Borgo Albizi, 28, 50122 Firenze, Italy
www.fupress.com

Editoriale

**Paesaggio urbano, accessibilità, progetto:
una varietà di sguardi**

Emma Salizzoni

The view from the street.

Modelli di mobilità e paesaggi urbani

Francesco Alberti

Una 'gateway city'

tra paesaggio e patrimonio culturale

Valeria Scavone

**Integration of three important urban spaces in
the city of Patras: a design research
on the relationship of characteristics of space
and the enriched environment**

Vasiliki Kondyli

Funzionalità, vivibilità, armonia:

**le fermate del trasporto pubblico
nel paesaggio urbano**

Elisabetta Vitale Brovarone

**RE-Strategy: prototipi di (ri)attivazione
per nuove formule di accessibilità urbana**

Cristina Sciarrone

**Accessibilità e qualità ambientale del
paesaggio urbano. La matrice microclimatica
come strumento di progetto**

Giacomo Chiesa, Mario Grosso

Rendere le città accessibili per tutti

Iginio Rossi

**Il Playground come laboratorio
di creatività e inclusione**

Antonio Lauria, Matilde Montalti

Notizie | News

**Landscape Accessibility.
International Workshop**

Gabriele Corsani

**Sul concetto di 'accessibilità':
l'esperienza dell'Unità di ricerca FAL
del DIDA-Unifi**

Emanuela Morelli

5		78
8		92
24		112
34		
48		132
62		146



Editoriale

Paesaggio urbano, accessibilità, progetto: una varietà di sguardi

Emma Salizzoni

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico e Università di Torino emma.salizzoni@polito.it

pagina a fronte

Stoccolma, Hammarby Sjöstad, quartiere ecosostenibile
(foto di Michela Moretti).

Il tema che questo numero di Ri-Vista intende esplorare è in sé complesso, ricco di sfumature interpretative. Se per 'accessibilità' si può intendere, in termini generali, la possibilità delle persone di accedere e dunque fruire delle risorse, il concetto conosce molteplici declinazioni, correlate in particolare alla tipologia di risorsa in gioco (sociale, culturale, economica ecc.). Ri-Vista – in quanto periodico incentrato sui temi della progettazione paesaggistica – focalizza l'attenzione su una accessibilità a risorse di carattere anzitutto 'spaziale'. Si parla dunque di una accessibilità ai *luoghi*, con particolare riferimento alle aree situate in contesti urbani e periurbani, e, ovviamente, alle risorse qui presenti (queste sì, di carattere potenzialmente molteplice). Tale specificazione riduce tuttavia solo limitatamente la polisemia del concetto: può infatti trattarsi di una accessibilità fisica ai luoghi, ma anche 'solo' percettiva; e, se fisica, questa può essere indagata e declinata secondo molteplici visioni specialistiche, da quelle incentrate sui sistemi di mobilità, a quelle focalizzate sulla possibilità di accesso ai luoghi da parte di soggetti sensibili, quali disabili, anziani o bambini. Tale ampio spettro di interpretazioni e sguardi trova riscontro negli articoli che compongono questo nu-

mero di Ri-Vista, frutto anche di approcci disciplinari differenti. Tutti, tuttavia, accomunati da una lettura del tema condotta attraverso la lente del paesaggio – oltre che del progetto – esplicitamente assunto come soggetto dialogante rispetto al tema dell'accessibilità.

Francesco Alberti (*The view from the street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani*), ad esempio, evidenzia chiaramente, con riferimento ai sistemi di mobilità, lo stretto legame tra questi e il paesaggio, proponendo una lettura delle interazioni tra modelli di mobilità e paesaggi urbani, dai primi sviluppi del XIX secolo sino alle prospettive future connesse ai nuovi paradigmi, in via di affermazione, di mobilità multimodale. Tali paradigmi, se avranno la possibilità di affermarsi in modo diffuso, supportati da una adeguata progettazione e pianificazione urbana, potranno, secondo l'autore, contribuire alla creazione di nuovi paesaggi urbani, improntanti ai principi di sostenibilità, contrasto al consumo di suolo, rigenerazione urbana.

Le potenzialità che un adeguato progetto di accessibilità riveste *per* il paesaggio sono anche al centro del contributo di Valeria Scavone (*Una 'gateway city' tra paesaggio e patrimonio culturale*), la quale pre-

Received: March 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16726 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

senta una visione progettuale per la riqualificazione del sistema di accessibilità via terra e mare all'area urbana di Agrigento e Porto Empedocle, potenziabile motore per una valorizzazione dell'intera regione costiera e dei paesaggi che si susseguono dal litorale all'entroterra. Similmente, Vasiliki Kondyli (*Integration of three important urban spaces in the city of Patras: A design research on the relationship of characteristics of space and the enriched environment*) definisce le linee di un intervento progettuale volto a migliorare la qualità di tre spazi pubblici, situati nell'area centrale della città di Patras, oggi in stato di semi abbandono. Il progetto, tutto imperniato sul miglioramento dell'accessibilità pedonale a tali spazi – proposti come sistema integrato, fruibile ed esplorabile dagli utenti attraverso un'esperienza sensoriale complessa (definita con diretto riferimento ai concetti delle neuroscienze) – sostiene una riqualificazione e una ridefinizione della loro identità, messa a rischio dai più recenti sviluppi urbani. Ancora, Elisabetta Vitale Brovarone (*Funzionalità, vivibilità, armonia: le fermate del trasporto pubblico nel paesaggio urbano*) esplora le potenzialità che una adeguata, ossia integrata al contesto, progettazione delle fermate del trasporto pubblico in superficie – strutture tanto diffuse nelle nostre città quanto frequentemente ignorate dalla progettazione urbana e paesaggistica – può rivestire per la

riqualificazione e valorizzazione di paesaggi urbani e periurbani.

Anche per Cristina Sciarrone (*Re-strategy: prototipi di (ri)attivazione per nuove formule di accessibilità urbana*), l'accessibilità – con riferimento in questo caso ad una accessibilità di carattere anzitutto sociale, intesa come relazione tra comunità e luoghi – può rappresentare un importante principio e strumento progettuale per la rigenerazione di luoghi poveri di senso come quelli diffusamente presenti negli odierni paesaggi periurbani. Entro tale prospettiva, Sciarrone riporta esempi di azioni, materiali e immateriali e di durata temporale limitata, condotte in diversi contesti periurbani ai fini dei riavvicinare le comunità ai luoghi, aumentandone il senso di appartenenza urbana.

Proponendo, poi, una sorta di inversione di prospettiva (non tanto una migliorata accessibilità per i paesaggi, quanto paesaggi di qualità per una rinnovata accessibilità), Giacomo Chiesa e Mario Grosso (*Accessibilità e qualità ambientale del paesaggio urbano. La matrice microclimatica di sito come strumento di progetto*) sottolineano come sia anche una corretta progettazione ambientale (e non solo estetico-percettiva) dei paesaggi urbani e periurbani a consentire un miglioramento dell'accessibilità in termini di aumentata attrattività degli spazi. A tal fine, gli autori, secondo una prospettiva proget-

tuale multidisciplinare che coinvolge anche il campo delle scienze ingegneristiche, propongono la matrice microclimatica di sito come strumento di progetto per aumentare il comfort termico (importante componente della qualità ambientale di un sito) dei paesaggi urbani e, di conseguenza, la fruibilità degli stessi.

Chiudono questo numero di Ri-Vista due articoli che propongono uno sguardo sul tema dell'accessibilità urbana incentrato sulla possibilità di fruizione degli spazi pubblici da parte di *tutti* i cittadini, e dunque anche da parte di disabili, anziani e bambini. Iginio Rossi (*Rendere le città accessibili per tutti*) sintetizza i risultati del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)* (Urbanpromo, 2014), dove si è diffusamente ragionato su questi temi – anche analizzando esperienze virtuose straniere come quella rappresentata dalle politiche per l'accessibilità sviluppate nella città di Stoccolma – e indica alcune prospettive di ricerca e di azione per rendere le città effettivamente accessibili per tutti. Antonio Lauria e Matilde Montalti (*Il playground come laboratorio di creatività e di inclusione*) affrontano invece il tema attraverso la prospettiva specifica dell'accessibilità, da parte dei bambini, disabili e non, alle aree gioco, spesso progettate in modo inadeguato e non inclusivo.

Sono questi ultimi due contributi in particolare – ma anche, in senso più lato ma non meno significativo, tutti i precedenti citati – a evidenziare l'attualità del tema della accessibilità urbana e, in particolare, la sua forte valenza etica, oltre che critica. L'accessibilità infatti si profila spesso oggi, soprattutto in ambito urbano e periurbano, come sintesi della tensione tra diritti delle persone a fruire delle risorse (a “godere” del paesaggio, come ricorda la Convenzione Europea del Paesaggio) e effettive possibilità, spesso minate, più che da limiti personali, da condizioni contestuali. Questo numero di Ri-Vista intende contribuire a ragionare su tale tensione critica, individuando, grazie anche alle diverse esperienze progettuali riportate, modi e approcci che la pianificazione e la progettazione urbana e paesaggistica dovrebbero, in modo integrato, assumere per risolvere tale tensione. Arricchiscono il quadro delle esperienze e visioni presentate nei singoli articoli, i contributi della sezione “Notizie/News”, a cura di Gabriele Corsani ed Emanuela Morelli, che attestano l'esistenza, anche nella didattica e nella ricerca universitaria, di realtà assai vivaci operanti sul tema dell'accessibilità *nel* e *per* il paesaggio urbano, a conferma della sua attualità.

The view from the street. Modelli di mobilità e paesaggi urbani

Francesco Alberti

Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura francesco.alberti@unifi.it

01
2015

Abstract

La mobilità è uno dei fattori che maggiormente condizionano l'organizzazione e il paesaggio urbano. Dopo aver ripercorso alcuni aspetti salienti delle trasformazioni prodotte nelle aree urbane europee dal rapido sviluppo, verso la fine del XIX secolo, delle reti di trasporto collettivo elettriche e dal fenomeno, esploso intorno alla metà del XX, della motorizzazione di massa, il contributo si sofferma ad analizzare come, nella prospettiva dello sviluppo sostenibile, l'Unione Europea si stia oggi adoperando per un nuovo cambio di paradigma della mobilità urbana nel segno della 'multimodalità', che nel giro di pochi decenni potrebbe modificare ancora una volta in modo profondo l'immagine delle città.

Parole chiave

Mobilità sostenibile, accessibilità, trasporto pubblico, paesaggio urbano, Unione Europea.

Abstract

Mobility is one of the main factors affecting the organization and the urban landscape. After recalling some major aspects of the transformations produced in European cities by the rapid development of electrical public transport networks in the late nineteenth century, and by the explosion of mass motorization in the mid-twentieth, the contribution focuses on EU's engagement in promoting multimodal transport as a lever of sustainability: a change of paradigm in urban mobility, which, in a few decades, may radically change again the image of the city.

Keywords

Sustainable mobility, accessibility, public transport, urban landscape, European Union.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16727 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Dalla carrozza all'automobile: sviluppo tecnologico, mobilità e paesaggio urbano

L'evoluzione dei 'modi' e degli 'stili' di mobilità delle persone e delle cose ha da sempre condizionato lo sviluppo, la forma e l'immagine delle città.

Interventi infrastrutturali, innovazioni tecnologiche nel campo dei trasporti e delle relative fonti di energia, norme e regolamenti per la circolazione o la sicurezza sono tutti fattori che, andando a incidere in modo più o meno profondo e duraturo sulle relazioni tra i luoghi e le funzioni, le modalità d'uso delle percorrenze, il disegno del suolo e l'apparato segnico percepibile ad altezza uomo, contribuiscono a trasformare continuamente il paesaggio della città, sia attraverso modifiche fisiche – oggettive – al quadro percettivo, sia introducendo variazioni ai punti di vista abituali di chi si muove al suo interno (per citare un'esperienza comune, si pensi al disorientamento iniziale e conseguente *reset* del sistema di riferimenti visivi e mentali a cui è costretto un automobilista a seguito di una misura banale come il cambio di senso di marcia d'una strada); sia, nel lungo periodo, inducendo cambiamenti sui modi di vivere, vedere e interpretare lo spazio urbano.

Alcuni passaggi, che hanno segnato storicamente lo sviluppo insediativo del continente europeo, rappresentano altrettanti cambi di paradigma a cui sono riconducibili modificazioni a catena dei sistemi con-

nettivi che fanno da supporto ai movimenti urbani, nonché dei significati ad essi associati tanto in relazione all'insieme che alle singole parti.

Fra questi, il processo di specializzazione degli spazi stradali da 'abitazioni del collettivo' – secondo la ben nota definizione di Walter Benjamin (Benjamin, 1986, p. 553) – a infrastrutture dedicate al trasporto ha radici che anticipano di secoli la nascita dell'ingegneria moderna e l'applicazione dei suoi principi di normalizzazione alle diverse componenti urbane, operata in modo sistematico a seguito della rivoluzione industriale. Tanto è vero che un esempio di provvedimento in questo senso, riportato da Giancarlo Consonni (1989), può essere già ravvisato nel decreto del 1493 con cui Ludovico il Moro promuoveva a Milano la demolizione dei porticati in legno posti davanti a più edifici contigui (i cosiddetti 'coperti'), che protendendosi sulla pubblica via intralciavano la circolazione: una scelta 'efficientista' da cui dipese la progressiva cancellazione di uno degli elementi urbani più caratteristici dell'età comunale. Il confronto tra le vedute di Londra di Thomas H. Shepherd della prima metà del XIX secolo e le incisioni di mezzo secolo dopo di Gustave Doré della stessa città, passata in pochi decenni da 900.000 a 3.500.000 abitanti, testimonia con evidenza, al di là delle diverse intenzioni degli autori (celebrativa della grandezza della capitale imperiale nel primo caso, di denun-

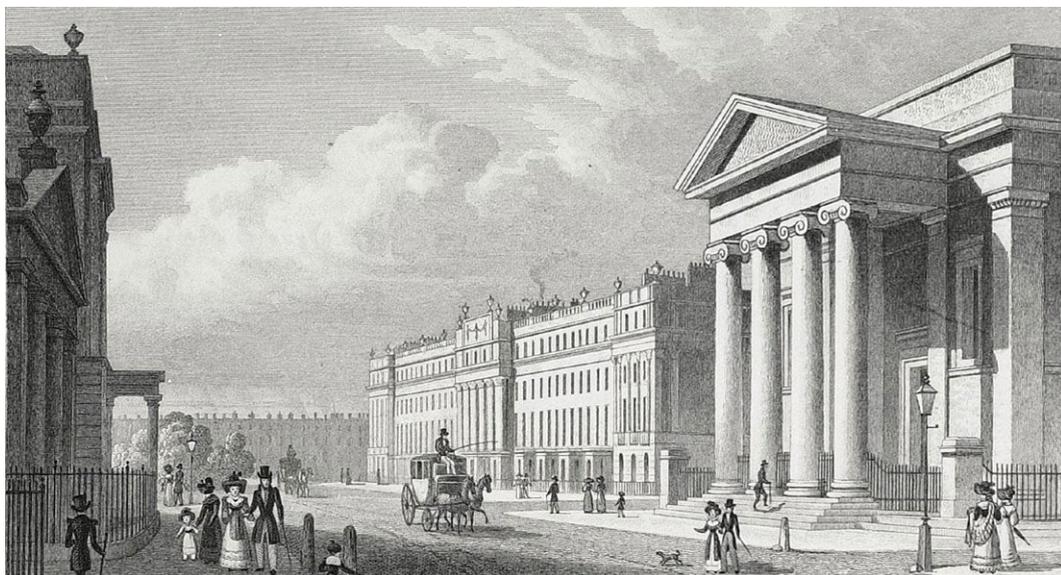


Fig. 1-2 – Due immagini di Londra, tratte rispettivamente dalle raccolte *Metropolitan Improvements: Or, London in the Nineteenth Century* di Thomas Hosmer Shepherd (1827) e *London: A Pilgrimage* di Gustave Doré (1872).

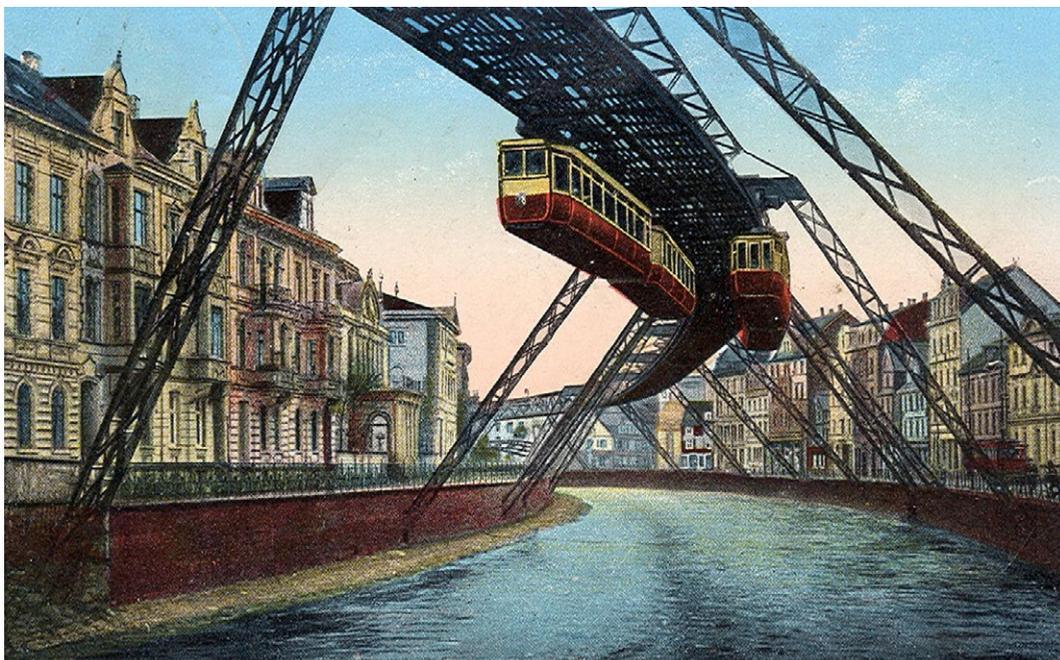
cia sociale delle aberrazioni della neo-metropoli industriale nel secondo) l'irruzione nella scena urbana di una componente dinamica che non può più essere ignorata, né compressa all'interno di inquadrature costruite su canoni prospettici tradizionali (fig. 1-2).

Il movimento caotico di uomini, carri, carrozze invade il campo relegando sullo sfondo le architetture, un tempo protagoniste assolute nella rappresentazione della città, mentre l'avvento delle prime forme di trasporto meccanizzato – il treno, la metropolitana, i battelli a vapore che solcano il Tamigi – sembra preludere a un nuovo ordine, possibile unicamente attraverso la canalizzazione dei traffici. Una riforma, questa, che per primo Ildefonso Cerdà introduce nel suo piano di espansione di Barcellona (1855-1863), alternando all'interno della celebre maglia a scacchiera le arterie carrozzabili a quelle destinate a ospitare in trincea i binari della ferrovia urbana e assegnando ad ogni tipo di movimento fasce stradali specializzate, caratterizzate anche dal punto di vista dei materiali: manto in asfalto – una no-

vità – per i pedoni, rivestimento di mattonelle per i carri trainati a braccia, selciato per i veicoli pesanti e macadam per quelli leggeri.

Con la diffusione dell'elettricità, il trasporto collettivo esce dalla fase pionieristica per diventare uno dei principali vettori di sviluppo e rinnovo urbano. Oltre a servire gli spostamenti casa-lavoro, facendo da telaio a uno sviluppo organizzato in zone differenziate per funzione e livello sociale degli abitanti, i nuovi sistemi (prevalentemente tramvie, ma anche teleferiche, funicolari e sistemi ibridi) stimolano per la prima volta una mobilità di massa per motivi di svago, dando facile accessibilità a mete 'fuori porta' – parchi, stabilimenti balneari, castelli, terrazze belvedere – con un effetto di moltiplicazione caleidoscopica dell'immagine della città; immagine che per altro, da questo momento in poi, includerà anche un nuovo *layer*, nel tempo divenuto sempre più invasivo, costituito dalle sovrastrutture tecniche e dagli elementi accessori funzionali alle esigenze del trasporto (fig. 3-4).





Inoltre, man mano che il movimento lento perde il suo carattere di necessità per una parte sempre più consistente della popolazione, nuovi spazi pubblici concepiti come percorrenze – *boulevards* con ampi marciapiedi per il passeggio, *ramblas*, *promenades*, *passages* commerciali – prendono forma in risposta alle esigenze d'interazione sociale e autorappresentazione delle classi emergenti. Accanto agli antichi e ai nuovi monumenti, tra cui primeggiano le stazioni ferroviarie, definite da Théophile Gautier “le cattedrali della nuova umanità” (cit. in Parissien, 1997, p. 7) l'iconografia urbana si arricchisce così di luoghi, ambientazioni e panorami inediti, che un'altra rivoluzionaria invenzione del periodo, la fotografia, contribuirà a fissare e a rendere popolari attraverso le cartoline illustrate.

Nel periodo successivo al primo conflitto mondiale – all'inizio gradualmente, poi, dal secondo dopoguerra e fino alla fine del XX secolo, con ritmi estremamente accelerati, grazie al sostegno decisivo accordato dai governi nazionali ai settori industriali coinvolti – si compie il passaggio da una declinazione

prevalentemente collettiva del trasporto meccanizzato alla diffusione di massa del mezzo privato, resa possibile dall'evoluzione del motore a combustione interna, dalle innovazioni al ciclo produttivo introdotte negli Stati Uniti da Henry Ford (1913) e dalla disponibilità sul mercato di combustibili fossili a prezzi contenuti. Tale cambio di paradigma ha avuto notoriamente impatti spaziali dirompenti, senza tuttavia riuscire a dare luogo – com'era negli auspici dei sostenitori della civiltà *machiniste* – né a uno sviluppo equilibrato tra sistemi insediativi, reti dei trasporti e ambiente naturale, né a una nuova estetica urbana in cui fosse riconoscibile un valore sociale universale. La nozione stessa di 'paesaggio urbano' (*townscape*) prende anzi forza nel dibattito internazionale proprio a partire da una polemica lanciata nella seconda metà degli anni Cinquanta dalle pagine dell'«Architectural Review» (Nairn, 1955; 1957) contro i limiti dell'approccio funzionalista, quale principio di ricomposizione semantica dell'ambiente costruito a fronte delle trasformazioni fisiche indotte dalla motorizzazione di massa e dell'inquina-

pagina a fronte

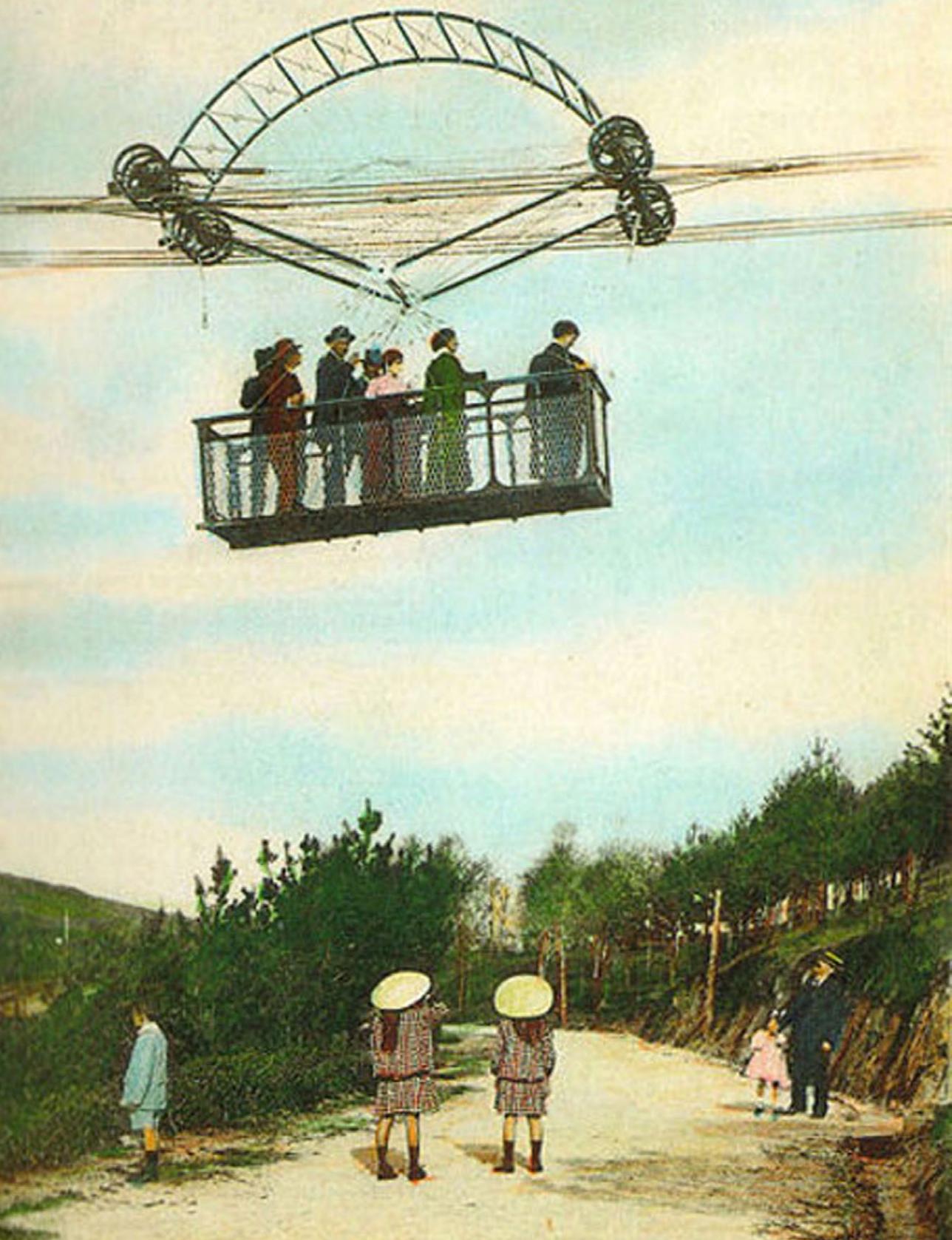
Fig. 3 – La monorotaia sospesa di Wuppertal (D), inaugurata nel 1901 e tutt'ora in funzione (cartolina d'epoca).

mento visivo generato, anche dentro la città consolidata, dall'affastellarsi di segni autoreferenziali (*parafernalìa*), in gran parte connessi all'uso pressoché esclusivo degli spazi stradali per la circolazione e la sosta degli autoveicoli (Alberti, 2008) (fig. 5-6). Che il problema non sia solo di natura formale, ma chiami in causa l'identità e il senso del modello urbano, lo mette d'altra parte in chiaro anche Colin Buchanan, *chairman* della commissione incaricata nel 1962 dal governo inglese di delineare una strategia di lungo periodo per affrontare a livello nazionale il problema del traffico automobilistico: "Che cosa ci aspettiamo dalle città? Contano soltanto la convenienza e l'accessibilità dei veicoli, o, per esempio, avrà ancora una qualche importanza come esse ci appariranno?" (Buchanan, 1963, p. 62).

L'autonomia e flessibilità dell'automobile (così come dell'autobus, del furgone e del camion), insieme all'effetto omologante delle lamiere e delle superfici asfaltate che definiscono rispetto al mondo esterno gli ambiti di giurisdizione del singolo autista e della comunità degli automobilisti, mettono in crisi, fino spesso a cancellarle, le gerarchie e i confini della città, favorendo al contempo la formazione di nuove tipologie di 'luoghi che scorrono', divenuti il paesaggio di gran lunga prevalente, in molte regioni metropolitane europee "sui molti paesaggi 'possibili' che si aprono all'orizzonte visivo" (Boeri et al., 1993, p. 47).

Verso un nuovo paradigma della mobilità urbana: la via europea al trasporto sostenibile

Nonostante le misure di limitazione del traffico applicate già a partire dagli anni Settanta in molte città europee entro aree "di rilevante interesse urbanistico" (come vengono definite dal Codice della Strada italiano); l'istituzione, per lo più nei centri storici, di zone pedonali che nel tempo hanno continuato a crescere per numero ed estensione (la prima, a Copenaghen, risale al 1962, ed è cresciuta in trent'anni di oltre 6 volte, passando da 1,5 a 9,5 ettari); la continuità nell'offerta di servizi pubblici efficienti che in alcune realtà (soprattutto nei paesi settentrionali) ha notevolmente contribuito a minimizzare gli impatti della motorizzazione di massa, occorre attendere l'ultimo decennio del '900 per poter riconoscere, nelle esperienze più avanzate, i prodromi di quello che si preannuncia come un nuovo cambio di paradigma della mobilità urbana nel segno della 'multimodalità'. In questo processo ancora in fase d'avvio, l'Unione Europea sta svolgendo un ruolo importante di promozione e sistematizzazione delle *best practices*, in un'ottica di progressivo affiancamento dalla dipendenza del petrolio, di resilienza e contrasto ai cambiamenti climatici e di sostegno all'innovazione tecnologica. Dalla loro messa a regime, in una cornice di tendenziale riallineamento delle diverse situazioni nazionali, dipenderanno in buona sostanza l'organiz-



pagina a fronte

Fig. 4 – ‘Tranvia aerea’ a San Sebastian (E), 1907 (cartolina d'epoca).

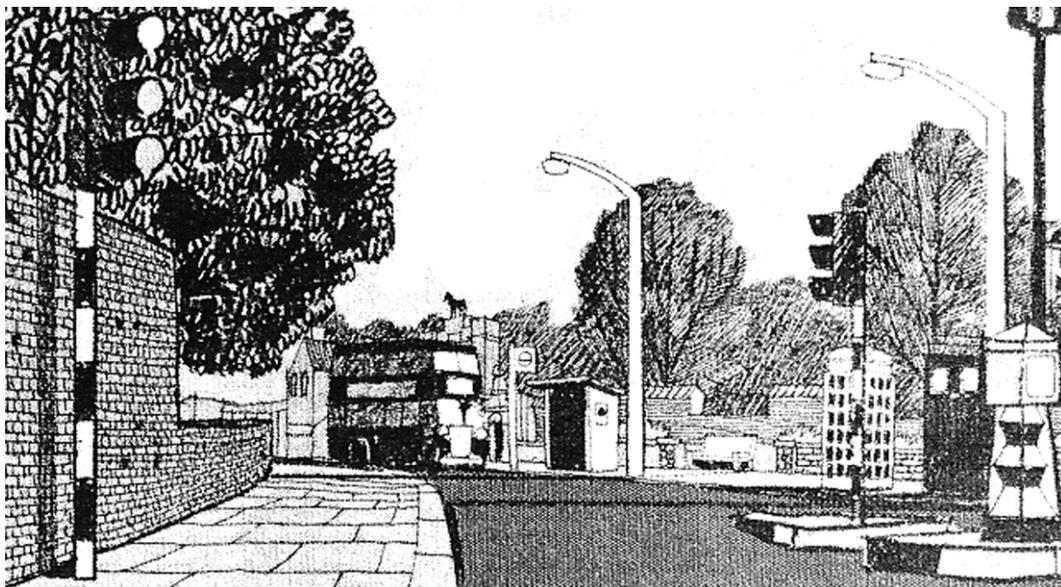
zazione e il paesaggio delle aree urbane nel vecchio continente alla metà del secolo XXI.

Il tema della mobilità si è imposto fin da subito come questione cruciale nel più ampio dibattito sulla sostenibilità urbana in Europa. Il settore dei trasporti è infatti uno di quelli in cui acquistano maggiore evidenza i conflitti latenti fra le tre dimensioni, ambientale, sociale ed economica, dello sviluppo sostenibile messe in luce nel Rapporto Brundtland (1987) e nella Dichiarazione di Rio sull'ambiente e lo sviluppo (1992). Nella ricerca di un punto d'equilibrio fra le diverse istanze, le linee d'azione su cui l'UE ha concentrato i suoi sforzi sono fondamentalmente tre:

- la prima riguarda le prestazioni ambientali dei veicoli (certificazione ambientale di motori e carburanti, istituzione di *low emission zones* interdette ai mezzi più inquinanti, incentivi ai mezzi elettrici e alla mobilità alternativa, ecc.);
- la seconda ha come obiettivo il riordino dei collegamenti sulle lunghe distanze, con particolare riguardo ai modi di trasporto relativamente meno impattanti (potenziamento dei corridoi ferroviari transnazionali, promozione del cabotaggio, razionalizzazione degli *hub* aeroportuali);
- la terza attiene appunto alle aree urbane, cioè ai nodi di maggior concentrazione insediativa dei sistemi nazionali, dalla cui radicale riorganizzazione – grazie anche al ricorso a sistemi di gestione

evoluti (*smart city*) – sono attesi i principali benefici sia sull'ambiente (riduzione delle emissioni), che sul tessuto economico e sociale (eliminazione delle inefficienze funzionali, miglioramento delle condizioni di vivibilità) (Alberti et al., 2014).

Su questo aspetto si è espressa in modo *tranchant* la Carta di Aalborg (1994), primo documento sulla sostenibilità urbana elaborato dopo l'istituzione dell'Unione Europea, sottoscritto in Danimarca dai rappresentanti di oltre 600 enti locali. È noto soprattutto per aver dato origine alle Agende 21, ma qui interessa sottolineare come, nella parte dedicata alle dichiarazioni di principio, il tema della mobilità sia individuato come una delle leve fondamentali per mettere in atto modelli sostenibili di uso del territorio, assegnando al trasporto pubblico il ruolo di elemento strutturante della pianificazione territoriale e favorendo la *mixité* funzionale, allo scopo di ridurre gli spostamenti obbligati derivanti da una dislocazione squilibrata delle attività. Più specificamente, la Carta riconosce come sostenibili i modelli di mobilità urbana derivanti da un approccio alla pianificazione che metta al centro l'accessibilità ai luoghi e alle funzioni urbane in ragione del loro 'peso', privilegiando gli spostamenti a piedi, in bicicletta o su mezzi pubblici. “I mezzi di trasporto individuali dovrebbero avere nelle città solo una funzione ausiliaria per facilitare l'accesso ai servizi locali e mantenere le attività eco-



nomiche della città” (Carta di Aalborg, 1994, § 1.8).

Negli anni successivi, numerosi altri atti europei hanno precisato i criteri e gli strumenti da adottare per rendere concretamente attuabile il cambio di paradigma delineato ad Aalborg.

Fra questi è da citare la Strategia tematica sull’ambiente urbano elaborata fra il 2004 e il 2005 dalla Commissione Europea, nel cui rapporto intermedio è riportata fra l’altro la definizione ufficiale di “trasporto sostenibile”¹; da essa discende l’impegno a redigere, almeno da parte delle città principali, Piani urbani del trasporto sostenibile (SUTP), di cui nel 2007, in allegato al Libro verde *Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, sono state pubblicate le linee guida. Queste contemplano dieci categorie di misure *push and pull*, la cui diversa combinazione e gradazione può dare risposta alle situazioni più ricorrenti (Commissione Europea, 2007b):

1. coordinamento tra uso del suolo e pianificazione dei trasporti;
2. promozione e potenziamento dei servizi di trasporto collettivo e
3. della mobilità ciclo-pedonale;
4. pianificazione della logistica urbana e

5. della sosta;
6. eventuale introduzione di pedaggi (*road pricing*) come misura di gestione della domanda;
7. interventi di mitigazione del traffico e riassetto dello spazio stradale a vantaggio dei veicoli e modi di trasporto più ecologici;
8. limitazione del traffico per i veicoli più inquinanti;
9. promozione di quelli più puliti, silenziosi e con minori emissioni di CO₂;
10. gestione integrata di servizi avanzati e comunicazione (comprende azioni diverse, dal *car-sharing*, ai piani per gli spostamenti scuola-lavoro, dalle piattaforme *smart* per la gestione del traffico, all’info-mobilità, ecc.).

Tra le misure elencate, la prima fornisce il quadro di coerenza fra la localizzazione delle funzioni e i modi più convenienti per renderle accessibili, da cui discendono a cascata tutti gli altri provvedimenti riguardanti il trasporto pubblico, la mobilità elementare, ecc. Secondo questa impostazione, piano d’uso del suolo e piano della mobilità dovrebbero essere le due facce d’una stessa strategia territoriale orientata alla sostenibilità. Un esempio di pianificazione strutturale che va già in questa direzione è lo

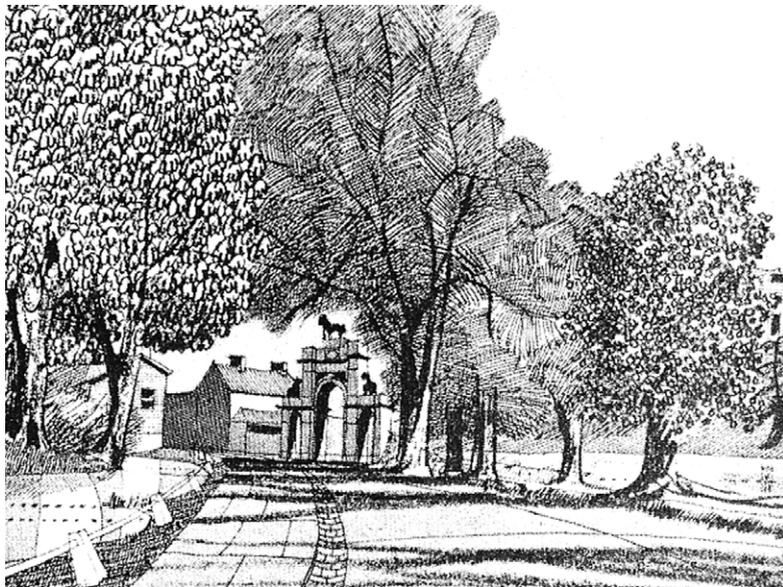


Fig. 5-6 – Gordon Cullen, 1957. La banalizzazione del paesaggio urbano prodotta dai segni della motorizzazione: la strada da Londra al villaggio di Ewell “come si presenta oggi” e “come potrebbe essere”, (da *Counter-attack against Subtopia*, «Architectural Review» n. 457).

Schéma Directeur de la Région Île-de-France 2030 (SDRIF), le cui prescrizioni in tema di concentrazione delle attività intorno ai poli serviti dal trasporto pubblico, di sostegno alla mobilità dolce e di allocazione delle diverse destinazioni d'uso (alloggi, posti di lavoro, aree verdi, servizi) secondo criteri di prossimità sono state assunte come obiettivi strategici dal Piano della mobilità urbana (PDUIF).

Vale la pena di evidenziare come una parte consistente delle misure inserite nelle linee guida, per essere efficacemente applicata, richieda necessariamente un ridisegno sistematico degli spazi stradali. E se consideriamo che l'ingombro di una persona che si muove da sola in automobile (situazione assai comune: in Europa la media è di sole 13 persone trasportate ogni 10 auto) è superiore di 25 volte rispetto a quello di un pedone e di ca. 7 volte rispetto a quello di un ciclista e di un passeggero di autobus (Whitelegg, 1993) – senza contare l'ulteriore, immensa quantità di spazio pubblico occupato in modo inoperoso dai mezzi in sosta – ben si comprendono le grandi potenzialità in termini di *townscape* legate alla riassegnazione delle superfici sottratte all'automobile alle altre forme di mobilità (fig. 7-10).

Con il Libro bianco sui trasporti del marzo 2011, le prospettive d'un cambiamento paradigmatico della mobilità urbana si sono ulteriormente ampliate mettendo in luce il tema dell'approvvigionamento energetico dei mezzi individuali. L'obiettivo è fare in modo che entro il 2050 la totalità del parco auto circolante nelle città europee sia alimentata con combustibili non tradizionali (auto elettriche o ibride, quindi), con uno *step* intermedio al 2030 in cui già la metà dei veicoli dovrebbe essere adeguato ai nuovi standard. L'incremento di mezzi elettrici nelle città europee è un fatto già chiaramente percepibile ed è facile prevedere che, nei prossimi decenni, si accompagnerà allo sviluppo delle “reti intelligenti” (*smart grid*), cioè in grado di accogliere e distribuire energia da generatori di grande, piccola o piccolissima scala, con un ricorso sempre più ampio a fonti rinnovabili (Mitchell et al., 2010).

Un'altra linea d'innovazione destinata a incidere significativamente sul funzionamento dei sistemi urbani riguarda la sinergia del mondo dei trasporti con le tecnologie d'informazione e comunicazione (ICT) in un ruolo di reciproco stimolo analogo a quello giocato in passato dall'industria automobilistica e da



pagina a fronte

Fig. 7-8 – Due immagini di Strasburgo che mostrano gli effetti di riqualificazione sul paesaggio urbano prodotti dalla riorganizzazione degli spazi stradali (1992-2010, progettista A. Peter) a seguito dell'inserimento delle nuove linee di metrotramvia (Communauté Urbaine de Strasbourg).

quella petrolifera. Lo sviluppo, rapidissimo, di servizi avanzati di *car sharing* (gestiti da remoto e resi accessibili all'utenza attraverso gli *smartphone*), di modelli ottimizzati per la logistica urbana, di raccolta dati finalizzata alla gestione in tempo reale dei flussi sono solo alcune delle applicazioni già note; innovazioni solo apparentemente immateriali, dal momento che anch'esse, in modi diversi, concorrono a comprimere la domanda dello spazio fisico necessario alle esigenze del trasporto.

Dall'automobile al mobilità multimodale: segnali, prospettive e nuovi paesaggi urbani

Sebbene le statistiche confermino come a tutt'oggi in Europa il predominio dell'automobile sugli altri modi di trasporto sia ben lungi dall'essere superato – nel periodo 1990-2011 il parco mezzi circolante nei 27 stati membri è cresciuto del 49%, coprendo il 73% del trasporto passeggeri totale contro il 10,5% dei servizi pubblici e il 5% degli spostamenti in bicicletta (fonte Commissione Europea) – gli interventi messi in atto da un numero crescente di amministrazioni locali, in modo autonomo o sulla falsa riga di politiche nazionali o di programmi finanziati dall'UE, costituiscono già un cospicuo repertorio a cui poter far riferimento, fornendo anticipazioni concrete degli effetti sulla vivibilità e l'immagine urbana ottenibili dalla messa a regime di modelli di mobilità multimodale.

Alcuni esempi:

- l'estensione sistematica all'intero centro abitato (con la sola eccezione delle arterie di collegamento principali) del limite di velocità a 30 km/h, sperimentata per la prima volta a Graz (Austria) negli anni '90 e poi diffusasi in tutta l'area germanica. Si tratta di una misura che produce perdite di tempo irrilevanti rispetto alla durata media degli spostamenti in ambito urbano, che oltre a favorire la convivenza tra i diversi utenti della strada ha consentito, sulla base dei codici stradali vigenti in quei paesi, di restringere significativamente le corsie veicolari su gran parte delle strade esistenti quale presupposto a interventi diffusi di riqualificazione dello spazio pubblico e di promozione della mobilità dolce (Bonn, Friburgo). Un altro provvedimento teso a favorire l'uso promiscuo degli spazi stradali, in alternativa alla formazione di *enclave* pedonali che possono avere – come è avvenuto in molte città storiche tedesche e italiane – effetti deleteri di *gentrification* e specializzazione funzionale orientata al turismo di massa, è il cosiddetto *code de la rue* francese: un'iniziativa su base volontaria, già messa in atto nelle aree centrali di Chambéry, Rennes, Strasburgo, che integra, all'interno di un processo partecipativo rivolto agli *stakeholders* locali, misure di moderazione del traffico e interventi programmati di riqualificazione urbana.

Fig. 9-10 – Berlino, Budapesterstrasse: negli anni Settanta e oggi, dopo l'eliminazione del sottopasso viario (2005) e l'ampliamento delle aree pedonali (foto 9: cartolina d'epoca; foto 10: Senatverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt - Berlin).

- La costruzione di nuove linee di trasporto pubblico in sede propria, vista come occasione per operazioni di rinnovo urbano di ampio respiro. Anche in questo caso gli esempi più significativi vengono dalla Francia, dove nell'arco di tre decenni, 29 città si sono dotate o si stanno dotando di nuovi sistemi tramviari. A tale diffusione sono anche connesse importanti innovazioni tecnologiche, prima fra tutte la possibilità di eliminare, in contesti urbani di particolare valore architettonico e paesaggistico, palificate e linee aeree (Bordeaux, Nizza).
- Il potenziamento delle infrastrutture per la ciclabilità, assunte come elemento portante nella riorganizzazione della mobilità urbana; tale approccio, che caratterizza, sulla scorta d'una lunga tradizione, alcuni recenti piani dei trasporti in Olanda, Danimarca e paesi scandinavi, implica, oltre alla costruzione di nuovi tracciati dedicati ('autostrade ciclabili'), la riprogettazione delle reti stradali esistenti sulla base di parametri dimensionali tarati sulle esigenze dei ciclisti piuttosto che su quelle degli automobilisti. A Copenaghen, l'obiettivo strategico fissato per il 2050 è quello di passare dal 31% degli spostamenti giornalieri effettuati in bicicletta in area urbana al 50% (percentuale 10 volte superiore, come abbiamo visto, all'attuale media europea).
- L'uso di sistemi 'ettometrici' (scale mobili e ascensori) come mezzi di trasporto urbano. In particolare le scale mobili, con la loro elevata capacità (fino a 10.000 passeggeri/ora, pari a quella d'una metropolitana leggera) sono in grado di servire parti di città collocate in posizioni poco accessibili in modo più comodo ed efficace della stessa automobile. Un valore aggiunto di tali sistemi, ampiamente utilizzati in Italia sia nei centri storici (Perugia, Siena), sia in aree periferiche (Pescara), è strettamente legato, nei casi più interessanti, alla percezione del contesto che, attraverso la fruizione lenta, viene offerta agli utenti lungo itinerari altrimenti nascosti (si pensi agli impianti inseriti nella Rocca Paolina di Perugia) o in forma di 'belvedere mobili' (come nel progetto di E. Torres e J.A. Lapeña realizzato a Toledo per risalire la collina su cui è posizionato il centro UNESCO).
- Più in generale, il ricorso a servizi di trasporto innovativi e/o sviluppati 'su misura' in risposta a specifiche esigenze locali: rivisitazioni di mezzi tradizionali (tramvie, metropolitane, funicolari), nuove tipologie di trasporto pubblico (*people mover*) e di mezzi collettivi ad uso individuale (*car e bike sharing*); sistemi ibridi (tram-treno) e inedite combinazioni multimodali. Una casistica in continua evoluzione grazie all'avanzamento del-



le tecnologie di tele-gestione e controllo dei sistemi, che ricorda molto l'esuberanza inventiva della fase pionieristica di elettrificazione dei trasporti urbani.

È dunque del tutto plausibile che al 2050 il paesaggio delle città europee risulti profondamente modificato per l'assommarsi degli effetti generati da una pianificazione integrata e dallo sviluppo delle tecniche di trasporto e di gestione del traffico in chiave *smart*. Sviluppando i ragionamenti fin qui seguiti, è lecito ipotizzare che alcuni tratti salienti di questi paesaggi possano essere:

- una rete ecologica continua formata da *greenways*, reti pedo-ciclabili ed aree ambientali, liberamente fruibile con modi dolci;
- una connotazione sempre più marcata dei punti di accesso alle reti del trasporto collettivo, ai diversi livelli di servizio, come nodi d'interscambio e 'luoghi notevoli' della città, sia dal punto di vista della concentrazione di servizi, che da quello formale e simbolico; all'apice della gerarchia, le grandi stazioni, i porti e gli aeroporti – ovvero i punti di accesso alle reti transnazionali – vedranno accrescere ulteriormente il proprio ruolo, non solo in quanto capisaldi regionali dei sistemi intermodali, ma anche, nel bene e nel male, come poli attrattori di funzioni economiche a valenza 'globale';
- una diversa ripartizione delle sezioni stradali, con

una significativa riduzione delle carreggiate, l'aumento delle corsie dedicate al trasporto collettivo e alle biciclette e il recupero di fasce pedonali e a verde; la riconversione degli spazi dedicati alla mobilità automobilistica, sia per la marcia che per la sosta, sarà tanto più consistente, con particolare riguardo alle aree urbane maggiormente 'sensibili', quanto più si perfezioneranno e affermeranno i servizi di *car sharing* in alternativa all'auto in proprietà;

- un arredo urbano completamente rinnovato, in cui gli elementi connessi al trasporto sono integrati da funzioni di info-comunicazione e sorveglianza;
- in modo proporzionale all'aumento dei mezzi elettrici, la trasformazione delle aree a parcheggio e di quelle destinate al rifornimento in zone multifunzionali attrezzate per la sosta, la ricarica dei veicoli e la produzione di energia.

Non meno che in passato, quando l'avvento del trasporto pubblico e poi dell'automobile hanno agito da catalizzatori nelle fasi di crescita delle città europee, anche oggi il ruolo della pianificazione e progettazione urbana appare fondamentale per rendere coerenti i modelli di mobilità con gli obiettivi prioritari dello sviluppo urbano. In nome, questa volta, della sostenibilità, del contrasto al consumo di suolo e della rigenerazione urbana.

Note

¹ “Un sistema di trasporto urbano è sostenibile se: favorisce la libertà di movimento, la salute, la sicurezza e la qualità della vita dei cittadini delle generazioni attuali e di quelle future; è efficiente sotto il profilo ambientale; aiuta un’economia dinamica, senza esclusioni di sorta, che dia a tutti, compresi i ceti meno abbienti, gli anziani o i cittadini disabili, accesso a opportunità e servizi. Questi obiettivi vengono conseguiti in vari modi, ad esempio: incentivando un uso più razionale dell’auto privata e privilegiando il ricorso a veicoli puliti, silenziosi ed efficienti sotto il profilo energetico, alimentati da combustibili derivanti da fonti rinnovabili o alternative; offrendo una rete ben collegata di trasporto pubblico che garantisca un servizio frequente, regolare, comodo, moderno, a prezzi competitivi; potenziando la quota di trasporti non a motore (cioè l’uso di biciclette e gli spostamenti a piedi); sfruttando al massimo l’uso del territorio; gestendo la domanda di trasporto attraverso strumenti economici e piani che favoriscano un cambiamento comportamentale e la gestione della mobilità; garantendo una gestione attiva e integrata, che preveda la partecipazione di tutti i soggetti interessati; definendo obiettivi quantificati a breve, medio e lungo termine e disponendo di un sistema di monitoraggio efficace” (CE, 2004).

Fonti bibliografiche

- Alberti F. 2008, *Progettare la mobilità*, Edifir, Firenze.
- Alberti F., Bruggellis P., Parolotto F. (a cura di) 2014, *Città pensanti. Mobilità, creatività, qualità urbana*, Quodlibet, Macerata.
- Benjamin W. 1986, *Parigi capitale del XIX secolo*, Einaudi, Torino, p. 553 (ed. orig. 1935).
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. 1993, *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Associazione Interessi Metropolitan, Milano.
- Buchanan C. (a cura di) 1963, *Traffic in towns. A study of the long term problems of traffic in urbana areas*, HMSO, London.
- CE, Commissione Europea 2004, *Verso una strategia tematica per l’ambiente urbano* [COM(2004) 60].
- 2005, *Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento Europeo relativa ad una strategia tematica sull’ambiente urbano* [COM(2005)718].
- 2007a, Libro verde *Verso una nuova cultura della mobilità urbana* [COM(2007)551].
- 2007b, Rapporto tecnico *Sustainable Urban Transport Plans*, [2007/018].
- 2011a, Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* [COM(2011)144].
- Conferenza europea sulle città sostenibili 1994, *Carta delle città europee per uno sviluppo durevole e sostenibile*, Aalborg, 27 maggio.
- Consonni G. 1986, *La strada tra sentimento e funzione*, in «Urbanistica» n. 83, pp. 8-16.
- Mitchell W.J., Borroni-Bird C.E., Burns L.D. 2010, *Reinventing the automobile: personal urban mobility for the 21st century*, MIT Press, Cambridge MA.
- Nairn I. 1955, *Outrage; 1957, Counter-attack against Subtopia*, «Architectural Review» special issues, Architectural Press, London.
- Parissien S. 1997, *Station to station*, Phaidon, London.
- Whitelegg J. 1993, *Transport for a sustainable future. The case for Europe*, Belhaven Press, London-New York.

Una 'gateway city' tra paesaggio e patrimonio culturale

Valeria Scavone

Dipartimento di Architettura, Sezione Città, Territorio e Paesaggio, Università degli Studi di Palermo valeria.scavone@unipa.it

01
2015

Abstract

Il contributo analizza il possibile ruolo strategico del porto della città di Porto Empedocle (da considerare un *unicum* con la città-madre, Agrigento) in considerazione della sua collocazione geografica baricentrica nel fronte africano della Sicilia, da tempo in condizioni di marginalità e lontano dalla geo-politica europea. In particolare, l'implementazione dell'accessibilità del sistema Agrigento-Porto Empedocle e della sua regione costiera può avvenire sia attraverso percorsi via mare sia grazie alla riattivazione della linea ferrata dismessa Porto Empedocle-Castelvetrano (Trapani). Questa infrastruttura, elemento connettivo di uno *slow network* sostenibile, secondo diverse modalità, porterebbe sviluppo locale ai diversi centri urbani minori valorizzandone le risorse in un'ottica integrata.

Parole chiave

Paesaggio, mobilità lenta, accessibilità urbana, greenways.

Abstract

The paper analyzes the achievable strategic role that the porto of Porto Empedocle (sinergy by Agrigento, its "city mother") could have. This marginal city, localized in the center of the African side of the Sicily, is far from European politics, but this situation could change. It's necessary to improve the sea routes and to activate the disused railway line from Porto Empedocle to Castelvetrano (near Trapani). This solution will help the accessibility of Agrigento and the development of the little coastal towns organized in a slow and sustainable network.

Keywords

Landscape, slow mobility, urban accessibility, greenways.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16728 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Il tema

Nell'ambito della rinnovata attenzione nei confronti delle città portuali quali 'porte' di una rete costituita da nodi di piattaforme strategiche della nuova geo-politica dei flussi e delle reti, si ragionerà su una città-baricentro del fronte africano della Sicilia, storicamente terra di scambi commerciali sul Mediterraneo: Porto Empedocle.

Da sempre appendice di Agrigento, la città nota per la Valle dei Templi (patrimonio UNESCO), Porto Empedocle (staccatasi amministrativamente da Agrigento nel 1852), dopo decenni di abbandono e di scelte politiche errate, sembra voler ritrovare un proprio ruolo strategico dal punto di vista commerciale e turistico¹, senza più la minaccia della realizzazione di un rigassificatore².

L'auspicato ruolo di *gateway city*, che dovrebbe prevedere una riorganizzazione del sistema dei trasporti di persone e merci, la riqualificazione urbana e la tutela e valorizzazione del patrimonio naturale e culturale, potrebbe estendere i benefici non solo ad Agrigento ma all'intero contesto territoriale, producendo così nuove opportunità di sviluppo della regione costiera.

Un porto per un sistema urbano: breve excursus storico-urbanistico

Alla confluenza dei fiumi *Àkragas* e *Hypsas*, per molto più di un millennio fu attivo l'approdo marittimo della città greca. Tuttavia, con la decadenza dell'*Emporium* in epoca romana, venne utilizzata una spiaggia qualche chilometro a ponente, dove sarebbe poi sorto il porto dell'attuale Porto Empedocle quando, distrutta *Àkragas*, sorse *Gergent* (827 d.C.) in posizione sopraelevata sulla collina, l'attuale centro storico di Agrigento. Da quel momento Girgenti crebbe in importanza anche grazie al suo porto connesso direttamente al centro urbano attraverso un percorso che partiva dal *Ràbato*, il quartiere arabo.

Il Caricatore della Marina di Girgenti (Gibilaro, 1988) fu sede, fin dal XIII secolo, di grandi traffici marittimi e svolse un ruolo di primo piano nei collegamenti con i Paesi che si affacciano nel Mediterraneo tanto che nel XVI secolo, a causa della crescente minaccia barbaresca e dello sviluppo delle armi da fuoco, nell'ambito di un programma di difesa dell'isola, il Vicerè fece edificare la torre di avvistamento (di Carlo V), tuttora visibile (fig. 1). L'ampliamento dello scalo e il molo di forma poligonale vennero terminati nel 1763. Nel 1830 la Marina di Girgenti, con l'accentuarsi del traffico solfifero, ebbe uno sviluppo ed un incremento tale da portare al distacco am-



Fig. 1 – Il porto di Porto Empedocle (AG) e a destra la torre di Carlo V (XVI sec.) (foto dell'autore).

ministrativo da Girgenti nel 1852 (Molo di Girgenti), denominata Porto Empedocle nel 1863. Si distinse fin da subito da Girgenti per la sua vocazione industriale (il cui immenso patrimonio architettonico dismesso rimane ancora oggi a memoria del passato), per la realizzazione della linea ferrata Aragona Caldare-Porto Empedocle (dal 1874), per la nascita di raffinerie (1900), per la costruzione della centrale elettrica (1917), per l'insediamento degli stabilimenti della Montecatini per la produzione dei fertilizzanti chimici (1955) e per la centrale elettrica realizzata dall'Ente Siciliano di Elettricità (1963) in zona prospiciente al mare, alle spalle della torre.

Il fallimento della vocazione industriale della città venne sancito nel 1984, con la chiusura di tutte le attività e l'abbandono degli stabilimenti.

Centralità dei nodi europei ed esclusione del fronte africano della Sicilia: nuovo ruolo di un sistema urbano costiero

Le città liquide (Carta, 2012) sono diventate nodi di una rete globale di flussi e persone, luoghi di scambio culturale, sempre più competitive nell'attrarre persone ed eventi, servizi ed investimenti per produrre qualità urbana, sostenibilità ambientale e coesione sociale. Le strategie di intervento, fino a qualche tempo addietro limitate agli spazi destinati al tempo libero e ad attività culturali, mirano oggi a valorizzare servizi e accessibilità per prevedere interventi capaci di produrre competitività, sviluppo, economie. Dalle esperienze internazionali (Barcellona, Lisbona, Marsiglia, Valencia) e nazionali (Genova, Napoli, Roma, Savona, Trieste) si evince che la rifunzionalizzazione delle aree portuali e la riqualificazione dei *waterfront* possono contribuire alla rinascita economica e culturale non solo delle singole città ma anche di territori più estesi.

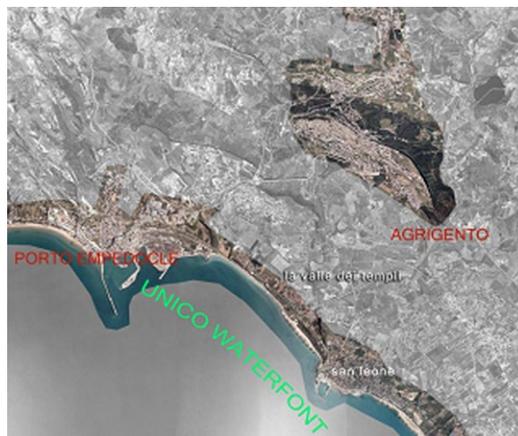


Fig. 2 – Agrigento (con la Valle dei Templi), Porto Empedocle: due città, un unico waterfront caratterizzato in parte dal lungomare di Porto Empedocle, in parte da una conformazione rocciosa a picco sul mare (il limite della Valle) e in parte dalla borgata marinara di San Leone (con il suo piccolo approdo e la spiaggia delle Dune, fino alla foce del fiume Naro) (elaborazione dell'autore).

pagine 28-29

Fig. 3 – Paesaggio agrario dal tracciato (foto di S. Marino).

I grandi traffici delle merci avvengono attualmente nel centro Europa, grazie al sistema dei corridoi europei che costituiscono la spina dorsale del sistema economico europeo. Le direttive della Comunità Europea, volte ad incentivare i collegamenti e le connessioni tra poli e territori, hanno portato il Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Territoriali del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MITT) ad avviare studi sulla 'territorializzazione strategica' del Mezzogiorno con lo scopo di rendere il Paese più competitivo riscattando la marginalità della macro-area Sicilia-Calabria-Puglia. Mentre gli studi del MITT hanno portato ad uno Studio di Scenario e di Fattibilità per l'attivazione di un'armatura intermodale est-ovest (Cipro-Siviglia), il cosiddetto Corridoio Meridiano esclude completamente il fronte africano della Sicilia che, invece, punta al rafforzamento delle sole tre città metropolitane (Palermo, Messina, Catania).

In quest'ottica deve essere letto il sistema urbano Agrigento-Porto Empedocle, maggiore concentrazione insediativa costiera della regione agrigentina. La collocazione baricentrica rispetto al fronte africano della Sicilia, fa dell'attrezzatura portuale di Porto Empedocle un punto di forza in quanto l'accessibilità via terra dell'intera regione costiera è sempre stata carente. La dismissione della storica linea ferrata Porto Empedocle-Castelvetrano (che,

costruita a scartamento ridotto a partire dal 1907, è stata chiusa in più tempi a partire dagli anni Settanta del Novecento) ha contribuito in modo non indifferente a determinarne la condizione di marginalità (rilevabile dai dati statistici relativi al decremento, nell'ultimo ventennio, del numero di abitanti nei centri limitrofi).

La divisione amministrativa tra le due città, Porto Empedocle e Agrigento, ha condotto inoltre ad un distacco anche sociale. L'antica Marina di Girgenti per lungo tempo non ha rappresentato una alternativa alla grave carenza infrastrutturale che caratterizza Agrigento, ma una realtà avulsa dal capoluogo che si rivolge invece – in termini di flussi – verso i comuni dell'interno (Aragona e Favara).

Poiché le regioni di litorale sono sistemi dinamici interattivi che possono rispondere in positivo alle sollecitazioni che vengono dalla riscoperta di una città porto, ma anche in negativo se non si attuano delle politiche di integrazione strategiche con gli ambienti limitrofi (Hoyle, 1998), si ritiene che l'area oggetto di studio sia da riscoprire nell'ottica di una rinnovata accessibilità al sistema urbano Porto Empedocle-Agrigento (fig. 2).

Nonostante il tema dello *sprawl* urbano abbia interessato anche Porto Empedocle (18.809 abitanti, Istat 2011), soprattutto in prossimità del mare con l'edificazione di case ad uso stagionale, la carenza





01
2015

di infrastrutture ad alta velocità ha evitato quella saldatura tra comuni riscontrabile negli altri fronti della Sicilia (sedi delle aree metropolitane) serviti da infrastrutture di trasporto adeguate. Il perdurare dell'economia agricola e tale 'debolezza' infrastrutturale hanno così portato ad una certa salvaguardia di una regione costiera ricca anche di un patrimonio paesaggistico notevole, se si eccettuano alcune lottizzazioni e la minaccia continua di abusi deturpanti³.

L'opportunità della riscoperta dei percorsi via mare (promossi anche dall'Unione Europea) e la riattivazione della linea ferrata dismessa rappresenta oggi una possibile soluzione da sviluppare in sinergia. La presunta vocazione turistico-commerciale del porto di Porto Empedocle va avallata con il parallelo ripristino della linea ferrata a scartamento ridotto che servirebbe sia per le persone sia per le merci non solo quale metropolitana di superficie di collegamento con Agrigento, ma anche in direzione ovest, verso Sciacca.

È dei giorni scorsi la notizia della menzione speciale del Ministero per i Beni Culturali, in occasione della IV edizione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa, per il ripristino ai fini turistici della tratta ferroviaria storica che da Agrigento porta a Porto Empedocle attraversando la Valle dei Templi; una conferma della riattivazione della stazione ferro-

viaria storica di Porto Empedocle (operazione fortemente voluta da una associazione locale), fino a qualche anno addietro in completo abbandono.

Porto Empedocle e la sua regione costiera

L'intera fascia costiera del fronte africano della Sicilia presenta un patrimonio paesaggistico, artistico, storico e culturale che se adeguatamente tutelato, valorizzato, promosso e fruito in modo integrato potrebbe diventare volano per uno sviluppo locale autosostenibile (Magnaghi, 2000) che richiede un equilibrio tra la dimensione economica, socioculturale e ambientale.

La vocazione dell'area, anche grazie alle forze del nodo principale della rete (la Valle dei Templi), richiama un turismo ispirato a criteri di sostenibilità (Busi e Pezzagno, 2006) che tuteli le risorse naturali e culturali, che limiti l'impatto negativo sulle destinazioni turistiche (anche in termini di sfruttamento delle risorse naturali e di produzione di rifiuti), che limiti l'impatto ambientale dei trasporti legati al turismo, che porti benessere alle comunità locali anche in termini di accessibilità a risorse e servizi.

Su 8093 comuni italiani (Anci, 2013) 5683, infatti, sono spesso "insediamenti ubicati in territori poco accessibili [...] soggetti a spopolamento" (Cannarozzo, 2010) che attendono una riscoperta per conoscere la cultura e la civiltà da cui hanno avuto origine co-

pagina a fronte

Fig. 4 – A sinistra Scala dei Turchi (Comune di Realmonte) e a destra la spiaggia di Siculiana.

niugando tutela, conservazione, valorizzazione delle risorse e rilancio economico.

Anche in linea con quanto previsto dall'art. 111 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, la valorizzazione dei beni culturali si persegue con la "costituzione ed organizzazione stabile di risorse, strutture o reti, ovvero nella messa a disposizione di competenze tecniche o risorse finanziarie o strumentali, finalizzate all'esercizio delle funzioni ed al perseguimento delle finalità". Tale valorizzazione integrata territoriale potrebbe essere raggiunta grazie al rilancio del porto del sistema urbano Agrigento-Porto Empedocle e alla riscoperta lenta del valore ambientale, paesaggistico, storico, artistico, culturale e quindi identitario dei piccoli centri urbani di questo territorio (fig. 3). In questa sede si propone, non tanto la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, quanto la riattivazione di Regie trazzere o dell'area di sedime della linea ferrata dismessa e il rilancio del percorso via mare che garantiscano accessibilità ai diversi territori in un circuito che porti, anche, ad un graduale disincentivo all'utilizzo delle auto private. Il progetto⁴ di una rete *slow* può, partendo da Porto Empedocle, riconnettere risorse naturali e culturali dei comuni che si affacciano sul fronte africano della Sicilia procedendo in direzione ovest: Realmonte, Siculiana, Montallegro, Cattolica Eraclea, Ribera e Sciacca. Tale *slow network* mira ad una 'valorizza-

zione territoriale integrata' del patrimonio naturalistico e culturale di questi comuni: siti archeologici, castelli e torri costiere, i centri storici, il circuito archeologico-industriale delle miniere di zolfo, il sistema di bagli e masserie. La rete prevede l'attivazione di un percorso via mare per fruire degli elementi naturali della costa collegando i porti già esistenti (Porto Empedocle e Sciacca) e implementando il piccolo approdo di Siculiana, e, nel contempo, un percorso via terra che si basa sul riutilizzo multimodale del sedime della linea ferrata Castelvetro-Porto Empedocle. L'utilizzo delle linee ferroviarie dismesse sono infatti base ideale per la realizzazione di *greenway* (Toccolini, 2004) perché corrono su sede propria, perché hanno il pregio di essere separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dall'inquinamento atmosferico e acustico, per la pendenza regolare e modesta del tracciato (Dichiarazione di Lille, 2000).

Il percorso via terra (fig. 5) ipotizzato inizia con un percorso ciclabile lungo 15 Km che da Porto Empedocle giunge a Siculiana (con la riconversione del vecchio casello ferroviario collocato a ridosso della nota Torre Carlo V ad *info point*) attraversando i resti di una villa romana. Da Siculiana, un ulteriore casello riconvertito, dà la possibilità di effettuare uno scambio intermodale e quindi, lasciando la bici, è possibile passeggiare per altri 16Km sull'area di se-

Fig. 5 – Il percorso via terra verso ovest lungo il tracciato della linea ferrata; in verde i percorsi ciclabili, in giallo il percorso a cavallo o a dorso di un asino, in rosso il percorso in treno. Tratteggiato in bianco il percorso via mare da implementare (foto di S. Marino).

dime della linea ferrata, con l'utilizzo di una *mountain bike*, di un cavallo o di un asino (Bocconi, Visentin, 2009), per godere del Castello Chiaramontano o della riserva naturale Torre Salsa (istituita nel 2000). Arrivati alla stazione di Cattolica Eraclea, ripristinata la sua funzione originaria, il percorso procede in treno per 26 Km nel paesaggio rurale di Ribera, in direzione di Sciacca, dove un altro casello, adibito a noleggio bici, consente di imboccare una pista ciclabile lunga 15 Km che giunge alla stazione di Sciacca, il capolinea dal quale ritornare via mare verso Porto Empedocle.

Il percorso via mare consente di contemplare il sistema delle torri costiere, le spiagge, spesso contaminate, le riserve naturali Torre Salsa (nel territorio di Siculiana) e Eraclea Minoa con l'area archeologica (nel territorio di Cattolica Eraclea), le punte rocciose di grande valenza paesaggistica come la Scala dei Turchi (una falesia costituita da uno sperone di marna bianca).

Entrambi i percorsi intersecano alcuni nodi del *network* (beni isolati sparsi nel paesaggio che possono essere convertiti a nuove funzioni) grazie alle Regie trazzere che innervano ancora oggi il territorio.

Prospettive di lavoro

Il tema dell'accessibilità alla città di Agrigento, da sempre oggetto di battaglie politiche per la realiz-

zazione di un'autostrada di collegamento con Palermo o di un aeroporto – opere, queste ad altissimo impatto ambientale e paesaggistico – potrebbe invece trovare soluzione se al rilancio del porto e dei percorsi via mare si unisse la riattivazione (in diverse modalità) della linea ferrata a scartamento ridotto che la collega a Porto Empedocle e, da questa, a Castelvetro (intercettando così l'autostrada Palermo-Mazara del Vallo).

Si ritiene che tale network multimodale, sottolineando la valenza strategica di Porto Empedocle, non avrebbe solo una valenza turistica⁵, ma potrebbe costituire l'asse centrale di un sistema territoriale in grado di connettere le persone alle residenze e ai centri di vita (Dichiarazione di Lille, 2000), così come accade, ad esempio, nel caso della ferrovia a scartamento ridotto Genova-Casella che collega il centro della città di Genova con il suo entroterra.

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Europea del Paesaggio, tale network si inserisce all'interno della gestione dei paesaggi: provvedimenti presi, conformemente al principio dello sviluppo sostenibile per accompagnare le trasformazioni provocate dalle esigenze economiche, sociali o ambientali. Dalle sollecitazioni della comunità locale (i movimenti no-rigassificatore, l'associazione ferrovie Kaos, etc.), infatti, si evince una maggiore attenzione alle dinamiche territoriali e di sviluppo locale che,



	Percorso ciclabile	Km 15,00
	Percorso in treno	Km 26,30
	Percorso con asino	Km 12,00
	Percorso ciclo-pedonale	Km 15,00
	Caselli ferroviari	
	Ex caselli da adibire a:	
	1. info point - noleggio bici - biglietteria percorso via mare	
	2. deposito bici - asinara	
	3. asinara - stazione ferroviaria	
	4. stazione ferroviaria - noleggio bici	
	5. deposito bici - biglietteria percorso via mare	

insieme alle risorse storiche, culturali e paesaggistiche di questo tratto del fronte africano della Sicilia impongono un intervento nell'ottica di una fruizione ispirata a criteri di sostenibilità (Carta Mondiale per il turismo sostenibile di Lanzarote, 1995, e CFTS Unione Europea, 2007). In questo quadro, un rilancio del ruolo del porto della città di Porto Empedocle, abbandonando definitivamente la sua presunta vocazione industriale, risulterebbe strategico per le ricadute su Agrigento, sulla Valle dei Templi, ma anche, e soprattutto, sulla regione costiera ad ovest che comprende territori e risorse di grande valore culturale e paesaggistico.

Note

¹ Dal 2013 è una tappa di alcune rotte crocieristiche.

² La minaccia della realizzazione, nella zona A.S.I. prospiciente il mare, di un impianto di rigassificazione da parte dell'Enel sembra ormai definitivamente esclusa, grazie anche alla battaglia della comunità locale. Tale intervento, a pochi passi dalla Valle dei Templi e dalla contrada Kaos (casa di Pirandello, oggi sede del Parco Letterario), avrebbe potuto compromettere le risorse naturali e il rilancio del sistema turistico-culturale della regione costiera.

³ Grazie al lavoro del FAI e di varie associazioni locali si cita l'abbattimento, nel giugno 2013, dell'ecomostro che deturpava la spiaggia della Scala dei Turchi e il blocco, pochi mesi or sono, di una lottizzazione interamente abusiva a pochi passi dalla costa.

⁴ Il progetto è stato elaborato in occasione della tesi di Laurea "Slow network turistico-culturale da e per... Porto Empedocle" di Stefania Marino, rel. Prof. V. Scavone, corr. Arch. G. Prestia, Università degli Studi di Palermo, Corso di Laurea in Architettura di Agrigento, a.a. 2013-14.

⁵ O Commerciale, nel caso del percorso via mare.

Fonti bibliografiche

- ANCI. 2013, *Atlante dei piccoli comuni*, Roma.
- Bocconi A., Visentini C. 2009, *In viaggio con l'asino*, Guanda, Parma.
- Cannarozzo T. 2010, *Centri storici e città contemporanea: dinamiche e politiche*, in *Centri storici e territorio. Il caso Scicli*, a cura di Abbate G., Cannarozzo T., Trombino G., Firenze, Alinea, p. 7.
- Carta M. 2012, *Dal waterfront alla città liquida. Patologie relazionali e nuovi orizzonti del progetto*, in *Arcipelago Mediterraneo. Strategie di riqualificazione e sviluppo nelle città-porto delle isole*, a cura di De Luca G., Lingua V., Firenze, Alinea, 2012, pp. 27-40.
- Doufour L. 1992, *Atlante storico della Sicilia. Le città costiere nella cartografia manoscritta (1500-1823)*, Marsilio, Venezia.
- Hoyle B. 1998, *Città e porti: dinamiche di sviluppo nei nodi di interscambio delle città-porto*, in *Land - Water Intermodal Terminals*, a cura di Bruttomesso R., Marsilio, Venezia.
- Fazello T. 1830, *Storia di Sicilia*, Palermo.
- Gibilaro M. 1988, *I Borbone e il Molo di Girgenti*, Centro culturale Pirandello, Agrigento.
- Magnaghi A. 2000, *Il Progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Busi R., Pezzagno M. 2006, *Mobilità dolce e turismo sostenibile. Un approccio interdisciplinare*, Gangemi, Roma.
- Predrag M. 1998, *Il Mediterraneo e l'Europa*, Lezioni al Collège de France, Garzanti, Milano.
- Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. 2004, *Progettare i percorsi verdi*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).

Integration of three important urban spaces in the city of Patras: a design research on the relationship of characteristics of space and the enriched environment

Vasiliki Kondyli

University of Bremen, Germany kondyli.v@gmail.com

01
2015

Abstract

This contribution presents a design project that focuses on three important urban spaces in the city of Patras. The contribution deals with some of the fundamental problems which depict in these particular areas. Two of the most essential issues of these abandoned and isolated places are the accessibility of pedestrians and the lack of identity. A design experiment is developed, identifying disadvantages of the space and taking into consideration groups of people that are interested in an upcoming change. This experiment is based on knowledge of neuroscience about space and it deals with human's experience and senses. It focuses on open urban spaces and the consolidation of a cultural and historical place into daily life.

Keywords

Patras, sites of archaeological interest, accessibility, pedestrians, enriched/extended environment.

Received: January 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16729 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Introduction

Due to the constant process of urban development, city centers are being transformed continuously. Along with this process the historical traces created by the cultural identity are fading away. Patras is a city of significant historical and economic contribution to modern Greece. As a major port in the western Greece, Patras constitutes a crossroad of civilizations and acquired commercial importance in the contemporary Greece during the 1900s. In the case of the city of Patras after the 1900s the historical remains of each era come to light gradually and they create an undefined whole in the urban space of its center. The existing traffic system provokes major problems which lead to degradation and isolation of public spaces and consequently loss of their identity. Even the most significant historical spaces of the city, like the Roman Odeon, transform to an indifferent place surrounded by anonymous spaces as a result of contemporary urban transitions. Therefore the aim of the design project is to create an integrated urban space by developing a harmonic relationship among the predominant elements of the existing urban heritage.

Social interactions in a transitional urban zone

The study area is a neighbourhood with neoclassical buildings and an urban space renown for social inter-

actions between the citizens as well as for commercial activities. It consists of three different but significant public spaces: a historic square known as 25th of March, the Roman Odeon and the ancient Roman stadium (fig. 1). The historic square of 25th of March, symbolizes the beginning of the revolution against the Turkish enslavement which occurred a hundred years ago. The Roman Odeon and the Roman stadium indicate the history of the city through the centuries. They are situated in the center of the city of Patras, but we can also recognize their supra-local value for the citizens. The Roman Odeon was discovered in 1889, and after 1960 the whole region, including the Roman remains, was gradually revealed and preserved. The Roman Odeon, as a tourist attraction, makes the neighbourhood vivid occasionally; while the public school, the orphanage and the elderly center, situated around the place, constitute the daily routine of the area and help us define the target age groups. These historically important places are located in the center of the city and, more specifically, they signify the transition from the Upper city to the Lower city (fig. 1).

Topologically, the Odeon and the historic square are situated in the Upper city, at a higher altitude and they are separated with a steep slope from the Lower city where the stadium is located. The route from the Upper to the Lower city is part of residents' dai-

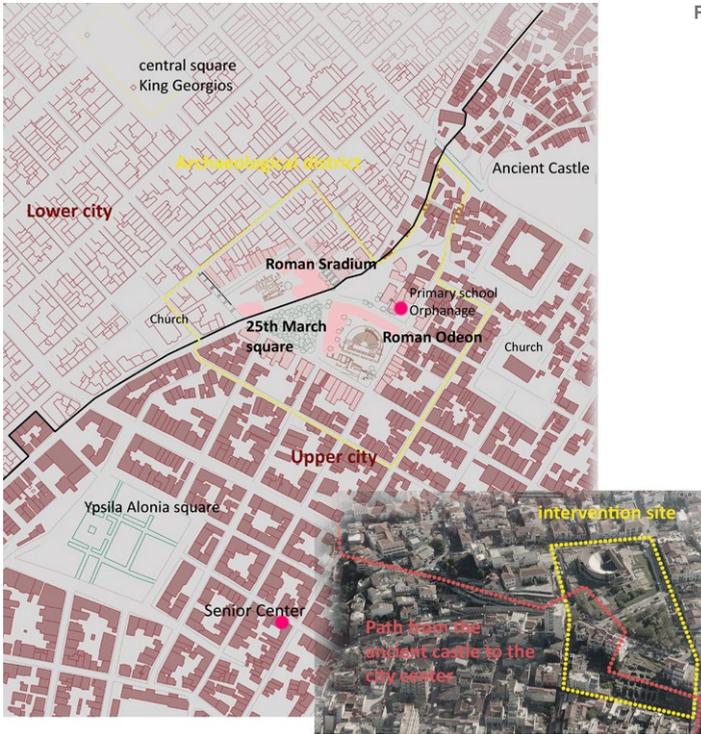


Fig. 1 – The study area and the new trace of the pedestrian's path in the map of Patras (elaboration by the author).

opposite page

Fig. 2 – The study area today (elaboration by the author).

ly routine, as the main square of the city, the market, and the port are located in the Lower city. As a result the citizens use the public wide stairs which unify the two topologies (fig. 2a). The inclination of the ground, the raw and inhospitable surfaces, the dominance of cars or even the metal rail that separates the public spaces, create an area which lacks of character and structure forms that are difficult for the residents to become familiar with (fig. 2a, 2b). Despite the fact that these important urban spaces constitute a daily passage for the citizens and a cultural destination of supralocal importance, they have lost their significance in the city center. The autoroute is the predominant element of the scenery and the square has been transformed to a roundabout. Additionally, the sidewalks around the square are used as a regular parking area, which is a constant problem for the pedestrians (fig. 2b). The pedestrian's zone access to the square is limited because of the traffic and also the high level of

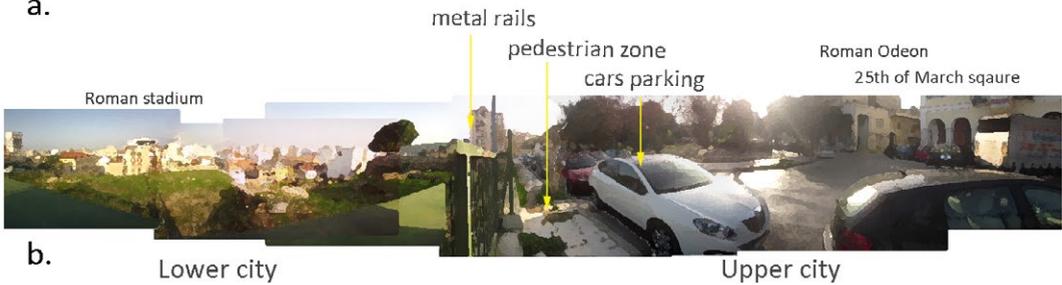
noise makes the square unpleasant. Consequently, the square and the Roman stadium can be defined as indifferent abandoned places. Despite the fact that the Roman Odeon attracts more visitors during the summer, because of some performances and events, these are temporary and cannot maintain a significant interest to the area. Evidently, these important urban spaces have ended up fragmented as a result of contemporary urban transformations.

Using knowledge from Neuroscience into design procedure

To create a new integrated urban space we have to take into consideration all the observations about the current situation. An urban place can be considered as integrated if the different elements, from which it originates, create functionally comprehensible links, structure a clear spatial order and promote their historical and cultural importance. During the process of defining the design strategy we



a.



b.

Lower city

Upper city

used the knowledge from neuroscience about space as a coherence tool. Consequently, this design project constitutes an experiment in applying an 'enriched environment' (see hereafter) in the real context of the city of Patras.

Neuroscience studies have demonstrated that the structure and configuration of space affect people's behavior (Eberhard, 2009). Environmental features as lighting, landmarks, branching paths and visual cues contribute to different aspects of spatial perception and memory. They can also have an effect on the psychological, cognitive and emotional state (Sternberg and Wilson, 2012).

For architects, the behavior of a person and especially the person's visuo-locomotive experience plays a vital role in the design process. For instance, in order to design a route, it is crucial to know that every user who explores the space creates a mental map that helps him memorize important paths (O'Keefe and Nadel, 1978). Additionally, neuro-

science has provided evidence that the environment not only has a basic role in neuronal processing of perception, but it can also enhance this process (Praag et al., 2002; Praag et al., 2000). The term 'environmental enrichment' is associated with stimulation of the brain by its physical and social surroundings (Rosenzweig, Bennett, 1996). Hence, the study area can be used as a vessel for a number of spatial activities and thus be transformed into an enriched environment. Taking into account the capacity of the brain to respond to environmental stimuli, this research focuses on creating the spatial opportunities for the enhancement of mental activity for age-specific target groups.

Basic points of a new design strategy

Two different age groups, the elderly and the children, who are more sensitive to enriched environments, are selected as target groups (Nelson et al., 2009; Nussbaum, 2011). The potential benefits

Fig. 3 – Design strategy for an enriched environment according to the needs of the specific target groups (elaboration by the author).

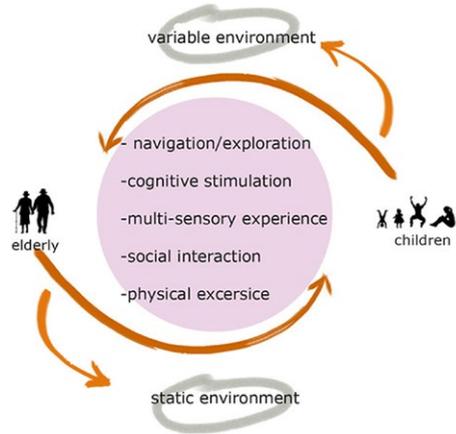
opposite page

Fig. 4 – Design strategy diagrams (elaboration by the author).

Fig. 5 – Spatial translation of the neuroscience knowledge in practice (elaboration by the author).

pages 40-41

Fig. 6 – Aerial view of the intervention area (elaboration by the author).



from an enriched environment, which are common to both target groups, are what determined the design objectives. These include dictating the main routes, accessibility, and allocating a large variety of functions in the available space. The differences of the two target groups suggested the development of two distinct and contrasting activity areas a) a static one and b) a continuously transformable field (fig. 3). Specifically, the key elements of the expected experience of the users in an enriched environment, namely 'navigation, exploration, multi-sensory experience, cognitive stimulation, social interaction, physical exercise/action', suggested a design approach that involved three space organizing principles: 1. the polycentric system; 2 the exploration/navigation experience; 3. the social and sensory interaction. These three spatial organizing principles are used as main design strategies in order to deal with the needs of the places.

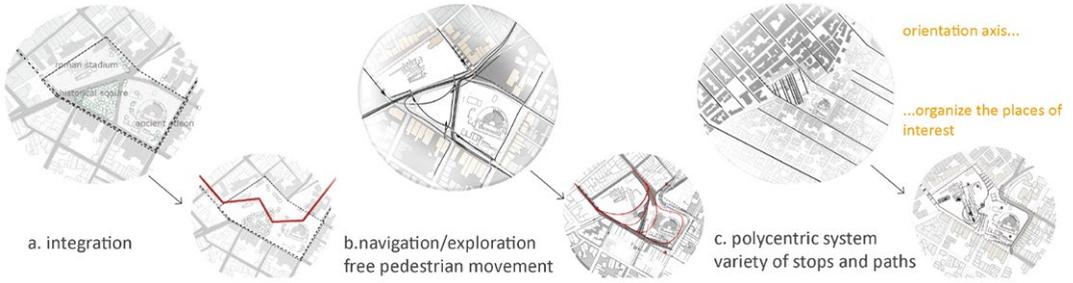
1. Integration of these three urban spaces

The integration of these public spaces of great cultural and historical importance in the city center seems to be the most appropriate contributions of design options for the regeneration of the region and the borderline between the Upper and the Lower city. Two abandoned urban spaces, the archaeological site of the Roman Stadium and the historic square of 25th of March, will be uni-

fied with the territory of the Roman Odeon (fig. 4a). These separated places will be transformed to an 'Archaeo-Park' in order to highlight the importance of these archaeological monuments and to promote a new identity. This new 'Archaeo-Park' will regenerate this significant urban park in the city center and it will encourage social interaction among visitors as well as sensory interaction between them and the environment.

2. Ensuring of pedestrians' accessibility

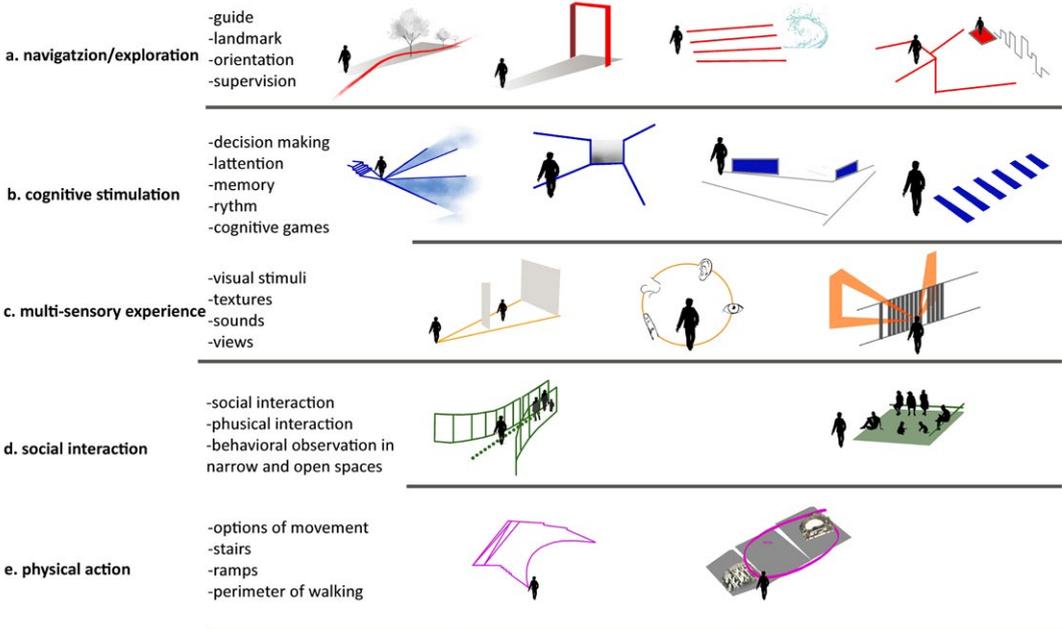
The new composition of this unified urban space promotes the spatial exploration of the environment and for this reason provides a number of possible routes in the open field. Pedestrian movement branches all around the park (fig. 4b). In order to make this functioning in real life, we have to consider the problem of traffic dominance in the area. It is important not to hinder the functional routing of vehicle traffic through the city center but at the same time to establish pedestrian dominance. By regulating vehicle traffic in the area, pedestrian accessibility to the 'Archaeo-Park' will be restored. By limiting the number of cars around the park and restricting the traffic solely to the west side, the unified urban space will gain a new significance and potential. The conversion of the streets around the park to low traffic routes eliminates the noise and



promotes the freedom of pedestrian movement. Moreover, new bus and taxi routes facilitate the public transportation in the area and link the park with the whole city. Bicycle trails and stops in the east area of the park also boost the use of bicycles in the city center. Consequently, the flow of people in the park will be undisturbed and this new situation presents the opportunity of freely navigation and exploration of the place.

3. A new identity as a place of interest

The proposed interventions certainly facilitate the pedestrian movement into the whole area, and provide for more choices. In order to manage this freedom of movement and give a new abundance of spatial experiences, we designed a number of different places for relaxation, socialization and activation of senses by working on a larger scale (1:1000-1:500) and in detail (1:100-1:20),



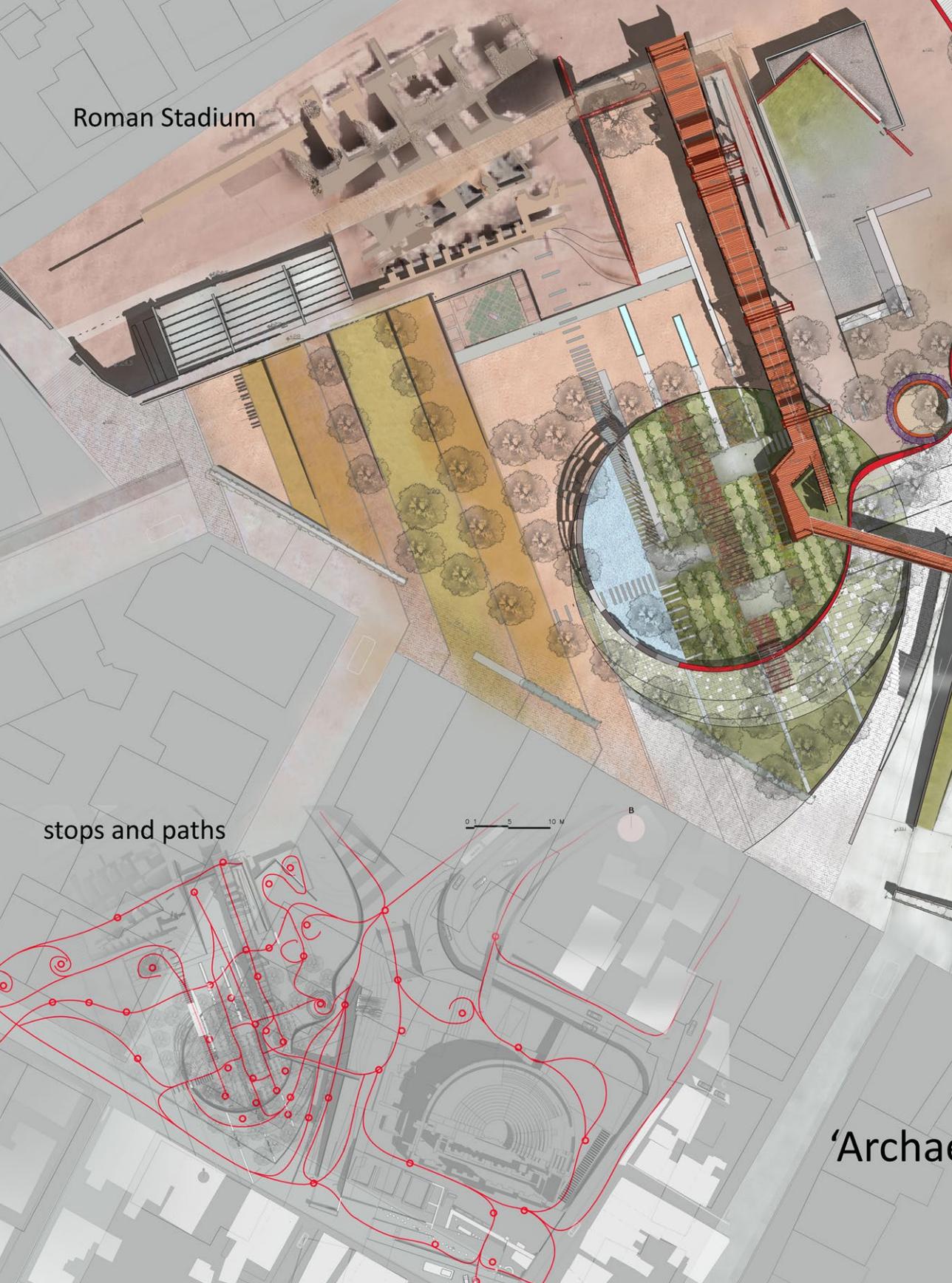
Roman Stadium

stops and paths

0 5 10 M

B

'Archae

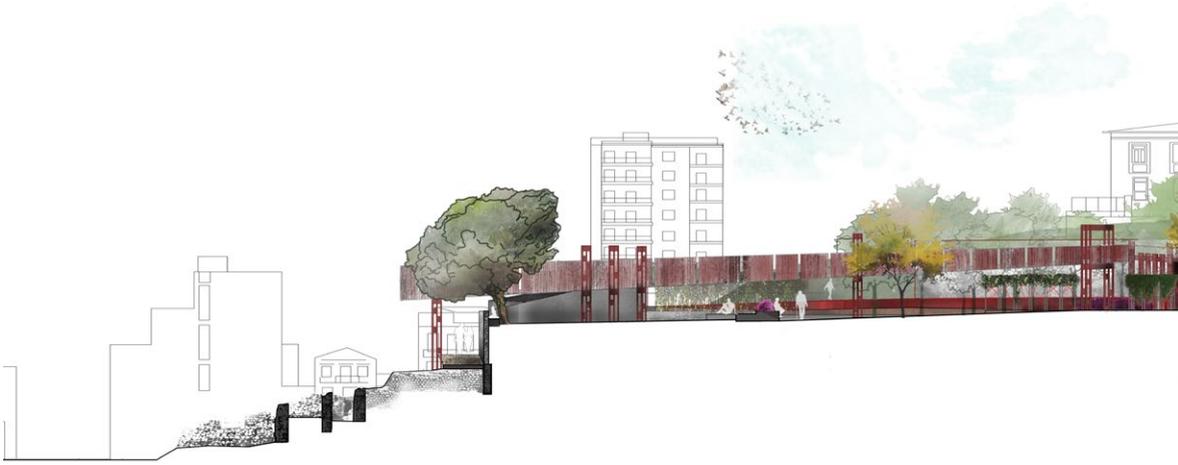


pedestrians' path
to the ancient castle

Roman Odeon

eo -Park'





in order to focus on human body and its experience in space. This approach of a polycentric system encloses different features and gives a new role to this particular urban space. The various elements are organized in a system of parallel axes, which direct the gaze into the sea. This system is influenced by the city planning in Patras, which facilitates this orientation (fig. 4c).

Translation of design principles to space

An enriched environment can reinforce different experiences and behavioral aspects, as physical action, decision making, maintenance of attention, memory games, social interaction, navigation, exploration and orientation. These elements through the process of designing in large scale are spatially translated into architectural features. Consequently, the detailed design of this urban space reveals the way in which sensorial, motoric actions as well as social activities are influenced by elements of architecture and landscape. Particularly, the role of design process, according to the research outcome is to:

- provide guides and landmarks which help in locomotion and orientation, reduce anxiety, stress levels during the navigation process and help in configuring the appropriate path (fig. 5a);
- compose cognitive stimulation points which support the decision making process, the maintenance

of attention; design memory and mental exercises like urban games and puzzles. These activities help mostly the elderly to maintain their abilities in memorizing and recalling. Moreover, adults and children can benefit from these activities by developing new exploring routes (fig. 5b);

- trigger senses, enable visual games and optical cues (fig. 5c). Our senses provide us with direct awareness of the external world and its properties. As Meyer adds, one's daily activities depends largely on the senses (www.cdhaf.org). Cognitive psychologists suggest that the main ingredient of the intellectual phenomenon is sensory stimulation that allows a human being to apprehend through its senses its environment and respond towards it. As for the memory, Damasio supports that we can be conscious of what we recall, or what we can see, hear or touch in real time because we recall not only our sensory experience but also our past emotional reactions (Damasio, 1999). Thus, multi-sensory environments can improve the development of thought but also of memory and emotions;
- promote and enhance social interaction in different places, by using different spatial characteristics such as open or narrow places (fig. 5d). Social interaction helps elderly people keep their mind alert (Nussbaum, 2011), and continuously provide new stimuli for children;

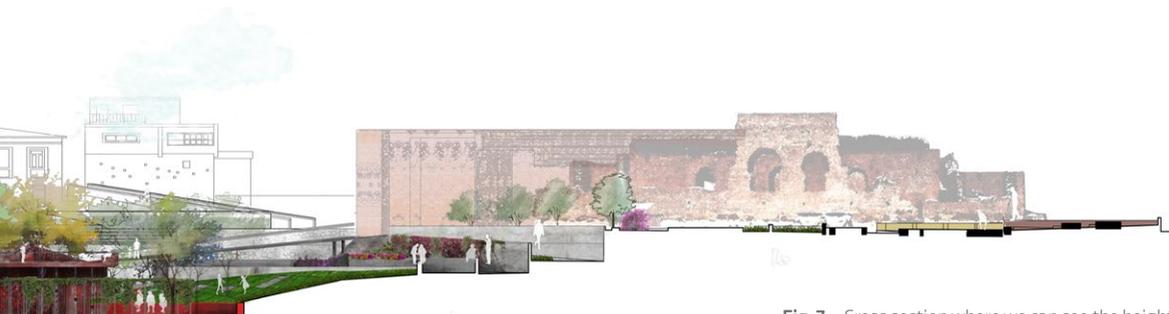


Fig. 7 – Cross section where we can see the height differences of the intervention area (elaboration by the author).

pages 44-45

Fig. 8 – The main routes and the places of interest (elaboration by the author).

- promote different types of physical action by designing stairs, ramps and walking paths all over the park (fig. 5e). Socialization and communication for adults becomes more effective when coupled with an overall healthy lifestyle, including a nutritious diet and physical activity.
- By examining the master plan two main components are easily identified: the linear axis of the bridge (fig. 6) and the circle. These two elements act as landmarks and also unify the 'Archaeo-Park' with the rest of the city.

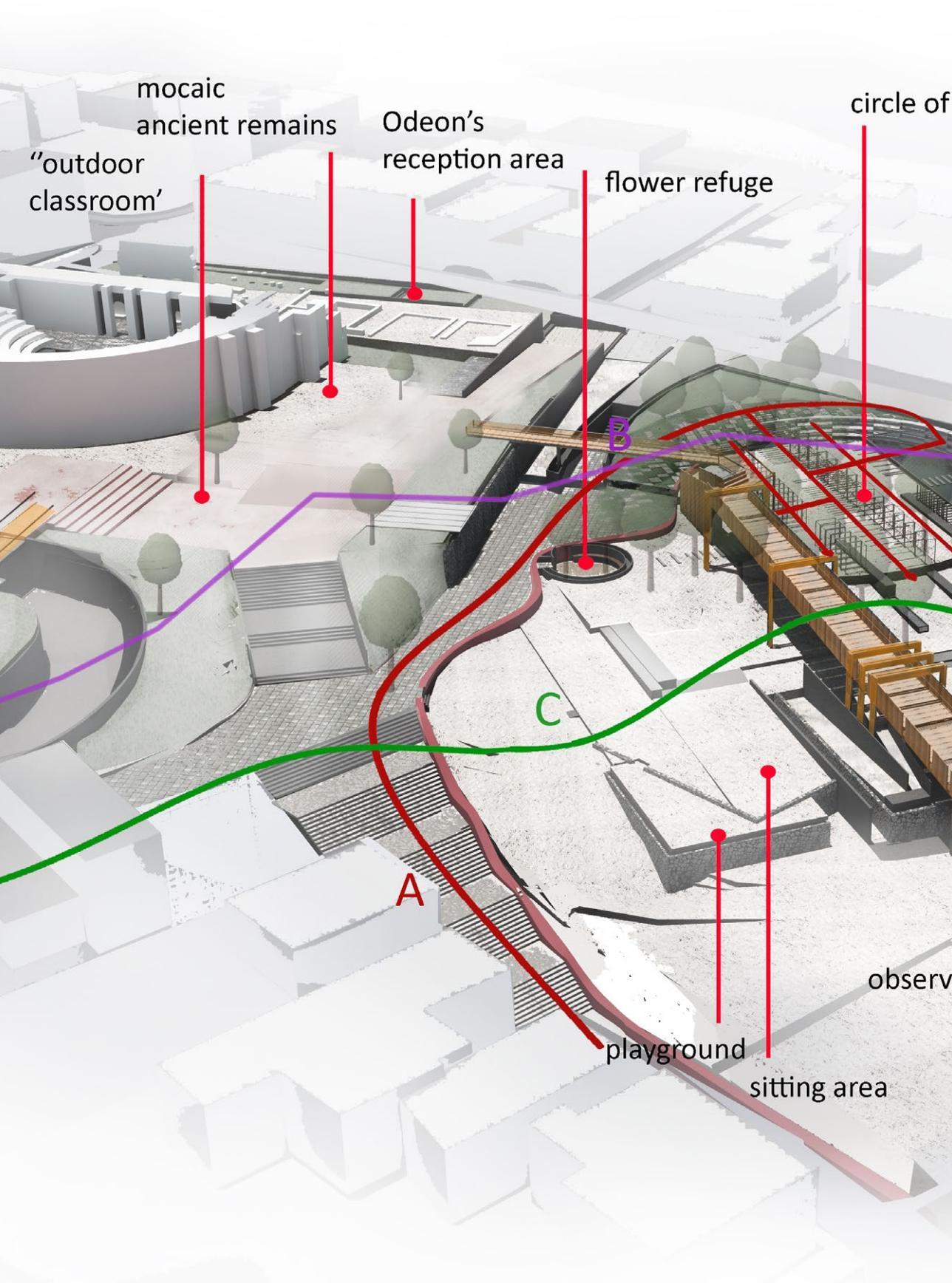
The bridge is part of a walk that starts from the ancient castle and arrives to the port. This pedestrian path unifies many important archeological places in the city, passes through the intervention area and consolidates the archaeological sites with the park. The bridge enables visual contact with the upper parts of the city and leads to an observatory where the visitor has an overall view on the lower parts of the city and the port. After that, visitors walk towards the Lower City from the archaeological sites of the Roman stadium (fig. 7).

The circle is called 'the circle of the senses'. It consists of the destination point of another path that starts from the Lower city and is highlighted by a continuous multi-functional red-colored bench. The circle, with orthogonal patterns inside, simulates the street planning of the city of Patras, with

straight lines toward the sea. The linear paths and the small glades among trees give the impression of the city in a symbolic way.

Every trip through the "Archaeo-Park" is unique as the visitor can choose from among multiple paths, approaching and exploring the same places in a different way (fig. 6). There are three main paths. Each one of them has a distinctive role in the composition. The first is a path towards 'the circle of the senses'. The second is the bridge that provides an overview of the city and the third promotes communication and socialization among the visitors (fig. 8). During the design procedure each snapshot of these routes was analyzed according to the main design principles.

The first route starts from the stairs of the Lower city and cross a pedestrian walk full of sounds, smells and textures. There are various stops where visitors can relax and communicate, and numerous crossroads where visitors can change a path and explore another particular place (fig. 9a). The second path, is routing to the intervention area from the Upper city and passes through the Roman Odeon. Subsequently, the visitors can follow the bridge towards the city. The bridge provides a completely different experience from the open archeological site. While walking across the bridge the walker's attention is focused at its end, where the city is framed,



mosaic

ancient remains

"outdoor
classroom'

Odeon's
reception area

flower refuge

circle of

A

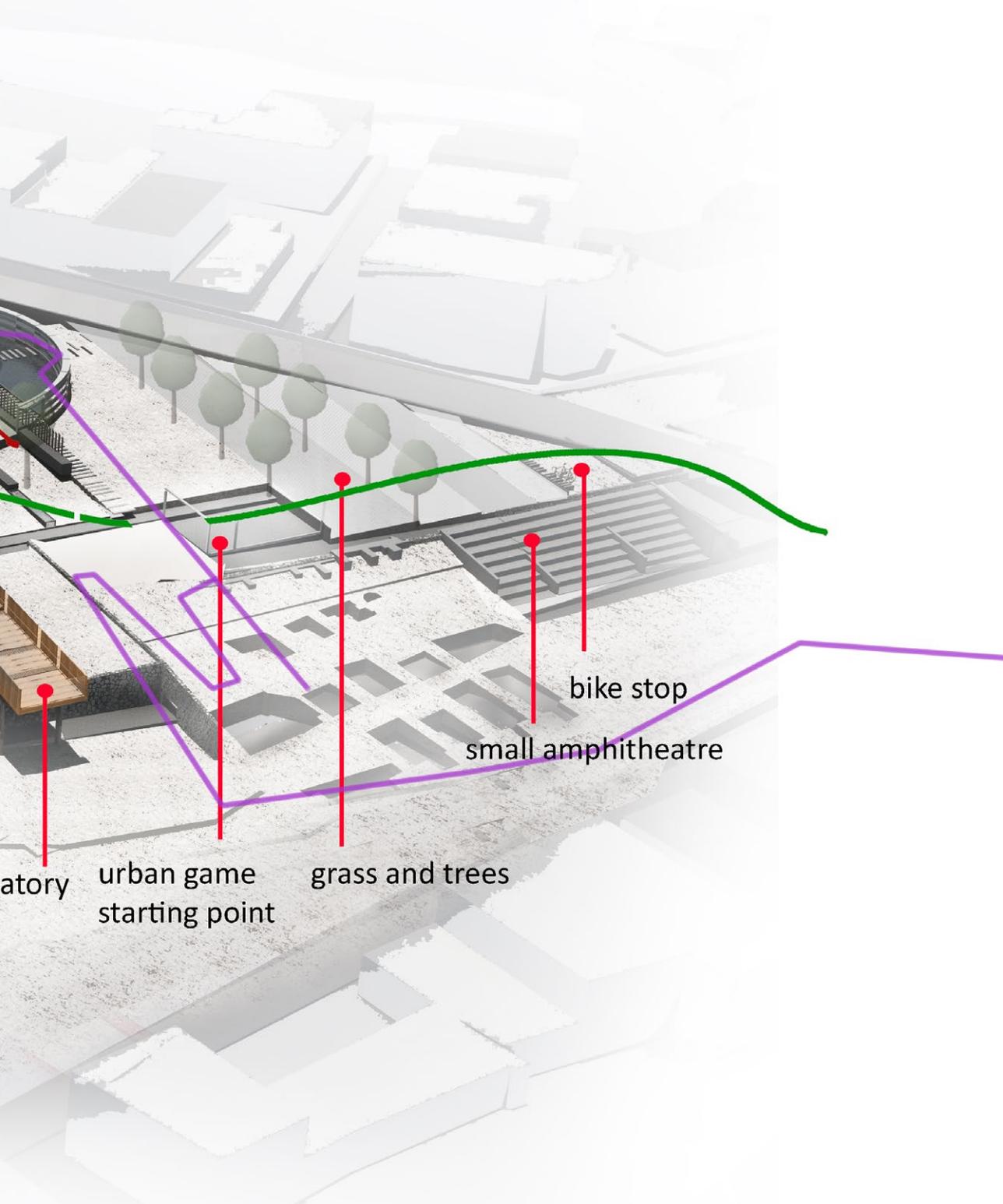
C

playground

sitting area

observ

senses



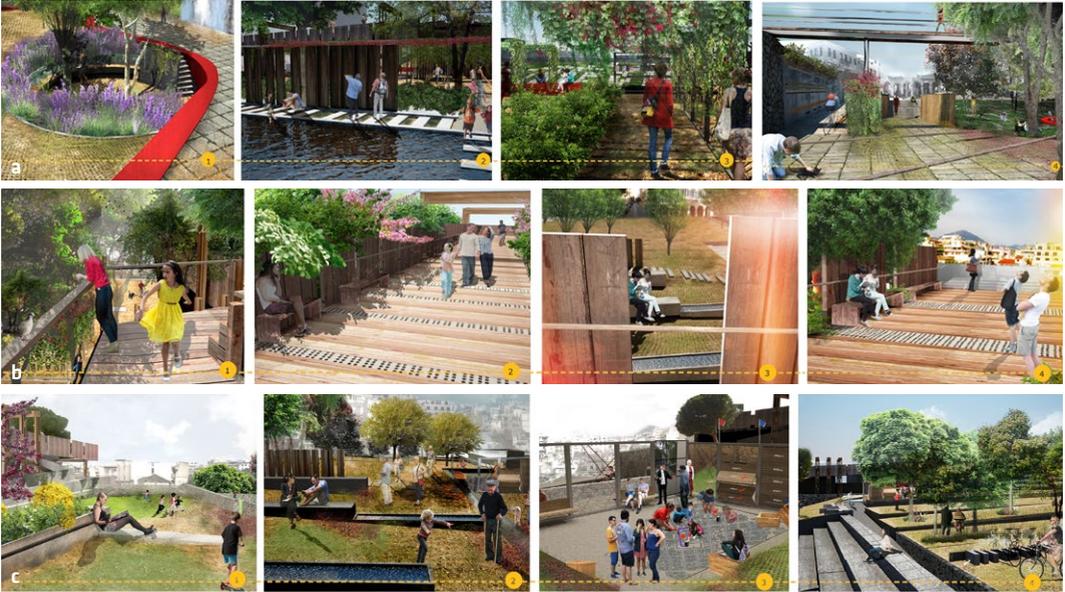
starting point

urban game starting point

grass and trees

bike stop

small amphitheatre



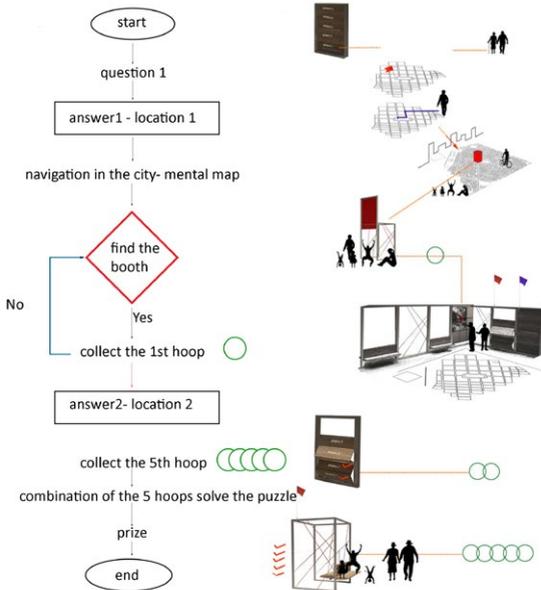
with other distractions removed. (fig. 9b). The bridge ends up in the observatory where the experience is completed. The third path consists of social and transitional areas that offer a variety of actions and promote social interactions (fig. 9c).

The urban game

It has been proven that memory and learning can be developed faster in children who are raised in complex or enriched environments, as their experiences can develop their skills (Nelson et al., 2009). Moreover, many studies in neuroscience support that an enriched environment can also help the elderly to prevent and restrict the effects of many important brain diseases such as Alzheimer, and dementia (Nussbaum, 2011). Basing our design experiment on neuroscience research, we invented an urban game according to these principles. The urban game is designed in such a way as to satisfy both the children's continuous need to explore new environments and to motivate different age groups to come together. The square adopts composing characteristics from the city (like parallel lines, rectangles) so it can act

like a projection of the city, but at the same time the square is the starting point for an urban game. The main goal of this game is to help the player learn the city using his senses and his personal experience. This process is very useful for developing children's abilities in navigation and exploration of new environments.

The game is related to treasure hunt games and takes place in two levels, the playground in the 'Archaeo-Park' where a map can be found, and the city center. The game is designed for multiple teams consisting of people from both target age groups. In the playground, the older players have to solve puzzles, and answer questions related to the history of the city. The objective for the older participants is to design a new course on the map, and to find the optimal route towards the target location. The use of maps helps the elderly reinforce their memory skills for the city. Children are then tasked to go to the target place by bicycle and find the booths which signify the puzzle solution. When a puzzle is solved the group earns a hoop. The first team to earn five hoops is the winning team. The game can be played



several times a year and the temporary constructions used can be transferred in different places and transformed into public furniture (fig. 10).

Conclusion

This study analyses the contemporary transformations' impact on a particular urban space in the city center of Patras. We examined the deterioration of the cultural and historical urban places and the needs of groups of people that experience these locations on an everyday basis. Dealing with the main problems that take place in this area we applied a new methodology and a new approach in design process. This approach stems from the theory of neuroscience and it takes into account mainly the elderly and the children. Our effort was clearly directed to decoding the relevant neuroscience research and examining in practice the design outcome of this particular methodology in an urban space that is in need of renovation. During this study the pedestrian regains dominance in the space. The main project's guidelines were the unification of three significant urban places, the improvement of pedestrian ac-

Fig. 10 – Flowchart of the urban game (elaboration by the author).

opposite page

Fig. 9 – Images along the three main routes: A) the first route B) the second route and C) the third (elaboration by the author).

cessibility and the variety of activities. These design principles lead to the development of an urban space with a well-defined identity. The new urban place can be characterized as an 'Archaeo-Park' that integrates three historical places and create a new pole of attraction for the city center.

Bibliographic references

- Damasio A. 1999, *The Feeling of What Happens: Body, Emotion and the Making of Consciousness*, Heinemann, London.
- Eberhard J. 2009, *Brain Landscape: The Coexistence of Neuroscience and Architecture*, Oxford University Press, New York.
- Nelson, C.A., Furtado, E.A., Fox, N.A., & Zeanah, C.H. 2009, *The deprived human brain*, «American Scientist», 97, pp. 222-229.
- Nussbaum P. D. 2011, *Enriched environments help prevent dementia: the brain health benefits of lifelong learning*, «American Society on Aging, Newsletter of lifetime education and renewal network», p. 7 <<http://www.paulnussbaum.com/brainhealth.pdf>> (04/15).
- O'Keefe J. & Nadel L. 1978, *The Hippocampus as a Cognitive Map*, Oxford University Press. Retrieved <<http://www.cognitivemap.net/HCMpdf/HCMComplete.pdf>> (04/15).
- Praag H., Kempermann G. & Gage F.H., 2000. *Neural consequences of environmental enrichment*, «Nat. Rev. Neurosci.», no. 1, pp. 191-198.
- Praag H., Schinder A.F., Christie B.R., Toni N., Palmer T.D., Gage F.H., 2002, *Functional neurogenesis in the adult hippocampus*, «Nature», no. 415(6875), pp. 1030-4.
- Rosenzweig M. R., Bennett E. L. 1996, *Psychobiology of Plasticity: Effects of Training and Experience on Brain and Behavior*, Behav. Brain Res. no. 78, pp. 57-65.
- Sternberg E. M., Wilson M. A. 2006, *Neuroscience and Architecture: Seeking Common Ground*, «Cell», vol. 127, no 2, pp. 239-242, <<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0092867406013043>> (04/15).

Funzionalità, vivibilità, armonia: le fermate del trasporto pubblico nel paesaggio urbano

Elisabetta Vitale Brovarone
Libero professionista e.vitaleb@gmail.com

01
2015

Abstract

La progettazione delle infrastrutture di trasporto ha suscitato nell'ultimo decennio crescente attenzione nel dibattito disciplinare sul paesaggio.

Poste in secondo piano rispetto ad altri temi, come la viabilità e le grandi stazioni, le fermate del trasporto in superficie vengono tuttavia ancora considerate principalmente sotto il profilo tecnico-funzionale, senza che se ne riconoscano la funzione, il valore e le potenzialità nella definizione del paesaggio urbano.

Nell'ipotesi che una maggiore vivibilità delle fermate del trasporto pubblico sia esito del pieno connubio tra gli aspetti funzionali e l'armonia con il contesto urbano, e a sua volta produca esiti sulla qualità dell'ambiente urbano e sulla scelta modale, l'articolo presenta alcune proposte operative ed applicazioni progettuali.

Parole chiave

Trasporto pubblico, fermata, paesaggio, progetto, relazioni.

Abstract

Over the last decade, a growing interest of the landscape design debate on transportation infrastructures planning and design can be detected.

While other issues, as major railway stations and streets have been widely considered, the ordinary transit stops are still considered from a technical point of view, and their function, value and potentialities in shaping the urban landscape are largely underestimated.

Assuming the liveability of transit stops as an expression of the synergistic union of functional aspects with a balanced insertion into the urban context, that in its turn produces an influence on the quality of the urban landscape and on modal choice, the article focuses on some design proposals and realised projects.

Keywords

Public transport, transit stop, landscape, design, relationships.

Received: January 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16730 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Introduzione

Storicamente affrontata da un punto di vista essenzialmente funzionale e appartenente al dominio tecnico-ingegneristico, la progettazione delle infrastrutture per la mobilità ha suscitato nell'ultimo decennio crescente interesse nell'ambito di un più ampio insieme di settori disciplinari, tra cui quello relativo al paesaggio.

Sono ormai diffusamente riconosciuti gli aspetti e i risvolti paesaggistici delle infrastrutture per la mobilità, che non si limitano alla componente relativa al contenimento dell'impatto visivo, investendo integralmente la sfera della percezione e ponendo l'infrastruttura come componente attiva nel processo di costruzione del paesaggio.

Nell'ambito del trasporto pubblico, l'idea del progetto dell'infrastruttura per la mobilità come progetto di paesaggio trova tuttavia applicazione principalmente nelle grandi stazioni ferroviarie o intermodali, mentre minore attenzione viene dedicata alle tanto ordinarie quanto capillarmente diffuse fermate del trasporto pubblico.

Benché le fermate del trasporto pubblico vengano generalmente considerate sotto il profilo tecnico-funzionale, esse costituiscono di fatto e a pieno titolo parti integranti e connotative del paesaggio urbano, ed elementi attivi nella sua definizione, non solo meritando, ma soprattutto implicando la ne-

cessità di maggiore attenzione all'interno del dibattito disciplinare.

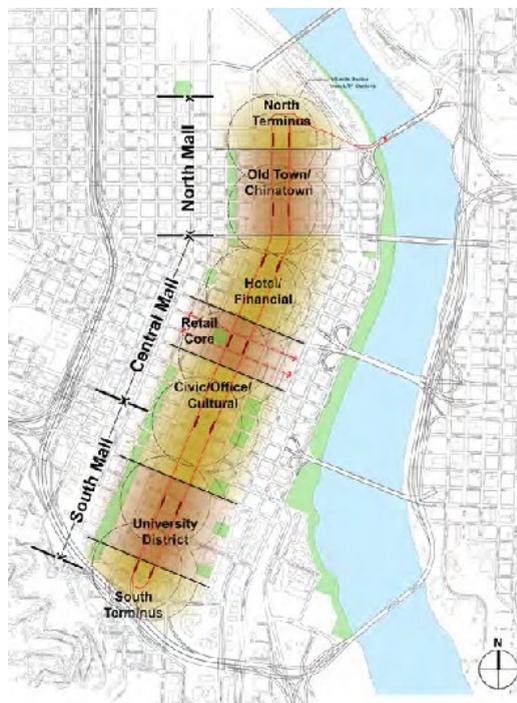
Oggetto specifico di interesse di questo articolo sono le fermate del trasporto pubblico in superficie, in quanto tendenzialmente trascurate dal dibattito ma al contempo diffusamente e, se non altro, fisicamente presenti ed integrate nel contesto urbano. Nella letteratura, l'interesse per le fermate del trasporto pubblico è rilevabile, in particolare, in tre distinti ambiti, cui corrispondono approcci e contenuti in parte differenti:

- dibattito relativo alla scelta modale e alle possibilità di esercitare un'influenza su di essa attraverso la pianificazione e la progettazione delle fermate del trasporto pubblico (ingegneria dei trasporti; pianificazione territoriale). L'attenzione dedicata alle fermate è parte di un più ampio insieme, che comprende numerosi elementi di interesse, affrontati da diversi punti di vista e con metodi differenti¹ (Beirão e Cabral, 2007; Borst et al., 2008; Buys e Miller, 2011; Dueker et al., 1998; Ewing e Cervero, 2010; Taylor et al., 2009; Taylor e Fink, 2011; Wardman 2004). L'aspetto estetico-percettivo è spesso trattato e considerato come secondario e distinto rispetto ad aspetti funzionali ritenuti più rilevanti, come la densità di popolazione, il tasso di motorizzazione, la disponibilità e il costo delle aree di sosta, l'efficienza del si-

Fig. 1 – Portland Transit Mall, le sette “urban rooms” individuate dal progetto (Portland Bureau of Planning).

pagina a fronte

Fig. 2 – Portland Transit Mall, quartiere degli uffici: trasparenza e delicatezza d’inserimento come fattori qualificanti della fermata; forma e funzione si compenetrano, le relazioni fisiche, visive e interpersonali sono potenziate dalle scelte progettuali (foto: Landperspectives).



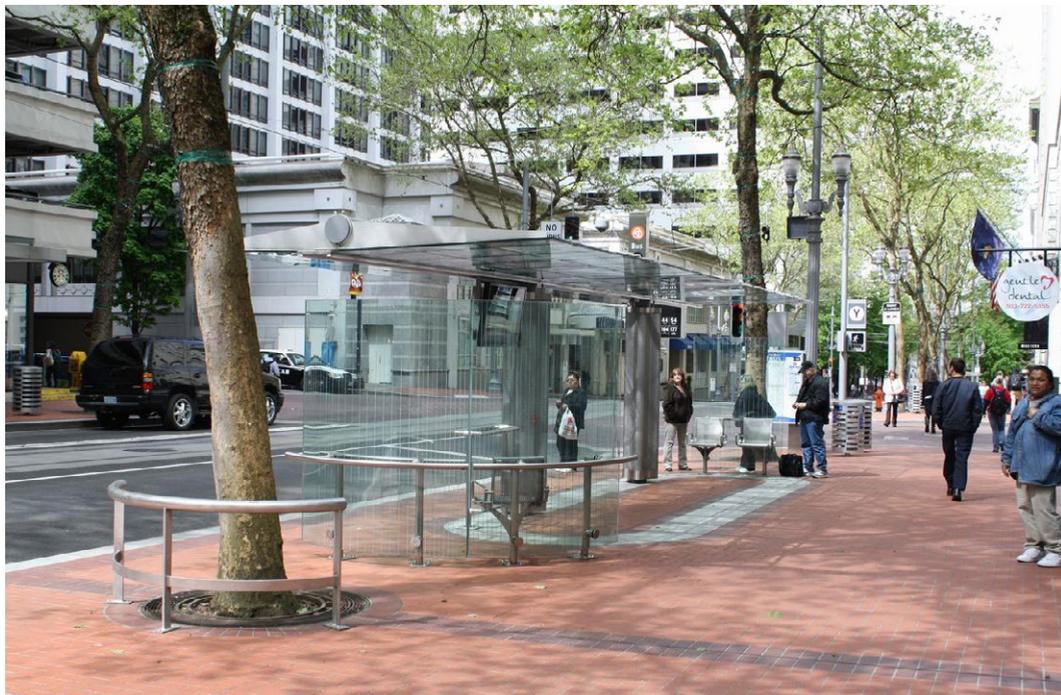
stema di trasporto pubblico, le condizioni socio-economiche ecc.

- Manualistica e linee guida per la progettazione delle infrastrutture per la mobilità, e in particolare delle fermate del trasporto pubblico. Benché la fermata trovi qui piena autonomia di trattazione, anche in questo ambito la componente strettamente funzionale non solo domina ma in buona parte dei casi sovrasta ed incorpora gli aspetti relativi alla vivibilità della fermata e all’armonia con il contesto, spesso relegati a componente accessoria, quasi frivola, semplicisticamente trattati come “amenità” da considerarsi in subordine rispetto agli aspetti ed elementi tecnico-funzionali (a titolo d’esempio, si vedano Ceder, 2007; Provincia di Brescia et al., 2012; SEPTA, 2012).
- Dibattito disciplinare ascrivibile ai settori della progettazione architettonica e urbana e del paesaggio: è qui che l’interesse per la componente estetico-percettiva delle fermate del trasporto pubblico acquisisce maggiore dignità e peso. Sebbene la letteratura sul tema non sia particolarmente ricca e sia orientata in forte prevalenza alla progettazione e al ruolo dei grandi nodi del trasporto pubblico e delle principali stazioni della metropolitana o, ancor più in generale, alle infrastrutture di trasporto nel progetto urba-

no, ad essi vengono riconosciute natura e dignità di luoghi, o fatti urbani, portatori di valore e di identità, promotori di incontro e di scambio (Balducci, 2003; Clementi, 2003; Moretti, 1996; Orioli e Brighi, 2011).

All’interno di questo dibattito, la funzione non prende il completo sopravvento sulla forma, lasciando ampio spazio a concreti tentativi di integrazione e di apertura ad un dialogo costruttivo, fondato sul complessivo obiettivo di migliorare la qualità e la vivibilità dell’ambiente urbano oltre che la fruibilità del trasporto pubblico. Ciononostante, non sempre il progetto dell’infrastruttura viene inteso come occasione di creazione di paesaggio ma spesso a dominare la scena sono le esigenze di mitigazione degli impatti o di inserimento ambientale, rispecchiando un approccio che vede nella fermata un elemento passivo se non disturbante.

In ragione della varietà di approcci al tema e del fatto che, a parte rare eccezioni (Caroselli, 2011; Imbrighi, 1999; OTREC, 2013; Zhang, 2012), sia stato af-



frontato da punti di vista più ampi e non espressamente incentrati su di esso, la letteratura sul tema e le relative applicazioni progettuali appaiono dunque piuttosto discontinue e difficilmente circoscrivibili entro un vero e proprio dibattito.

Ciononostante, è possibile riconoscere approcci accomunati dall'assunzione della fermata come fattore determinante e decisivo nella definizione di un luogo, dotato di capacità segnica e connotato al permanere al suo interno o nel suo intorno. È a partire da questo tipo di approcci, che per quanto di nicchia esiste e si manifesta anche mediante concrete esperienze progettuali, che possono venire estratti principi ed elementi di indirizzo per il progetto.

Nella consapevolezza dell'ampiezza di temi ed elementi che connotano il carattere multidimensionale del paesaggio, la selezione di esperienze progettuali di seguito sinteticamente illustrate attesta una focalizzazione dell'attenzione e degli esiti soprattutto sulla componente scenica e sulla componente sociale del progetto di paesaggio.

Esperienze progettuali

Senza alcuna ambizione di esaustività, la selezione di progetti di seguito illustrati intende portare all'attenzione concrete espressioni di un approccio orientato a considerare la fermata del trasporto pubblico sia come elemento attivo nella creazione del paesaggio urbano, sia come parte integrante di esso.

La selezione qui proposta ha mosso dalla deliberata intenzione di porre particolare enfasi su progetti che costituissero parte di un processo o di un approccio complesso al tema escludendo esperienze puntuali che considerassero la fermata esclusivamente come installazione artistica², priva di integrazione e di dialogo con il contesto, individuando i seguenti progetti:

1. Rivitalizzazione del Portland Transit Mall (Portland, Oregon);
2. Kennedy Plaza (Providence, Rhode Island);
3. Kanunnik Colinetplein (Aalst, Belgio);
4. BUS:STOP (Krumbach, Austria);

L'ordine di presentazione di questi progetti, non casuale, avviene in ragione del ruolo esercitato dalla

Fig. 3 – Portland Transit Mall, quartiere delle banche: la fermata come espressione dello spazio urbano e promotore di relazioni; la struttura realizzata negli anni '70 viene mantenuta e trasformata in piccolo chiosco (foto: Jean Senechal Biggs).

pagina a fronte

Fig. 4 – Kennedy Plaza, prima del progetto (foto: KMDG).

pagine 54-55

Fig. 5 – Kennedy Plaza, il progetto d'intervento, vista a volo d'uccello. L'intenzione di potenziare le relazioni fisiche e sociali è evidente; in continuità con l'impianto morfologico esistente, lo spazio pubblico viene restituito alla collettività, ampliando la porzione pedonale e inserendovi funzioni che favoriscano l'interazione e la vitalità sociale (foto: KMDG).



fermata nel complessivo processo di strutturazione dell'ambiente e del paesaggio urbano. Considerando in ordine crescente il ruolo della fermata, la selezione muove da progetti in cui essa è parte di un complessivo progetto di riqualificazione, all'interno del quale si inserisce in modo leggero e discreto, per giungere a progetti in cui la fermata è in sé protagonista.

Portland Transit Mall

*Il progetto di rivitalizzazione. Portland, Oregon.
City of Portland / TriMet / ZGF Architects.*

Il progetto di riqualificazione del Portland Transit Mall³ muove dall'obiettivo di coniugare le esigenze di riqualificazione dell'infrastruttura con l'opportunità di dare luogo a un progetto organico, costituito da elementi connotati da identità propria entro un disegno complessivamente riconoscibile.

Sulla base dell'individuazione dei diversi elementi caratterizzanti il contesto urbano, il progetto identifica sette differenti segmenti, o *urban rooms*, ciascuno connotato da propri ed unici caratteri, opportunità e limiti, ed ne mette in valore le specificità. Idea guida del progetto è il superamento della concezione del trasporto pubblico esclusivamente come vettore di mobilità e accessibilità, riconoscendone il ruolo nella definizione dell'ambiente urbano e dello spazio pubblico, anche mediante lo sviluppo e il supporto ad un sistema pubblico-privato

di gestione e manutenzione dello spazio pubblico. L'intervento ha compreso l'introduzione di una linea di metropolitana leggera con sette coppie di stazioni, nuove pensiline e riqualificazione di quelle esistenti, rinnovo della pavimentazione, dell'arredo urbano e delle opere d'arte ubicate in prossimità delle stazioni⁴. In ragione dei caratteri del contesto urbano entro cui sono ubicate, sono stati definiti tratti e modalità di inserimento delle stazioni più o meno forti, talora privilegiando strutture estremamente leggere, caratterizzate da trasparenza e delicatezza, in altri casi optando per strutture tali da lasciare un segno più marcato.

Il progetto è risultato vincitore del 2011 ASLA⁵ *Professional Award* e del 2012 AIA⁶ *Institute Honor Award for Regional and Urban Design*.

Kennedy Plaza.

Providence, Rhode Island.

City of Providence / RIPTA / KMDG

Il progetto di riqualificazione della Kennedy Plaza si inserisce nell'ambito del più ampio progetto *Transportation Corridors to Livable Communities*, promosso dall'amministrazione della città di Providence.

Sin da metà '800, la piazza, ubicata nel pieno centro della città, ha costituito il fulcro della rete di trasporto di Providence e del Rhode Island. Ancora oggi, essa costituisce il punto di riferimento del siste-



ma di trasporto pubblico ed è attraversata da buona parte delle linee.

Considerate da un lato la forte crescita della domanda e delle relative esigenze, dall'altro l'intenzione dell'amministrazione di soddisfare tali esigenze e di riqualificare un così importante spazio urbano, la *Rhode Island Public Transit Authority* (RIPTA) e l'amministrazione di Providence hanno sviluppato il progetto che darà luogo ad un rinnovato spazio urbano, a servizio sia delle decine di migliaia di utenti quotidiani del RIPTA, sia complessivamente della collettività. Frutto dell'integrazione con il contesto e della coniugazione di diverse esigenze, il progetto prevede il miglioramento dei servizi agli utenti del trasporto pubblico – incremento e rinnovo delle pensiline, delle dotazioni aggiuntive e della sicurezza – e la realizzazione di uno spazio pubblico sensibilmente più ricco e fruibile.

Anche in questo caso, la fermata costituisce parte di uno spazio pubblico più ampio, entro cui si inserisce con delicatezza, privilegiando il criterio della continuità con l'esistente, della trasparenza e della leggerezza del segno e favorendo l'interazione sociale.

Kanunnik Colinetplein

Aalst, Belgio.

Moebius Design / Fe+

Proseguendo nella transizione verso progetti che vedono nella fermata del trasporto pubblico l'elemento chiave per la definizione dello spazio e del paesaggio urbano, il progetto realizzato da Moebius Design in collaborazione con Fe+ per l'amministrazione pubblica di Aalst propone una struttura che definisce e connota fortemente la piazza in cui è ubicata, non solo dal punto di vista estetico ma soprattutto rafforzandone il significato di luogo urbano e di spazio di relazione.

Il progetto ha previsto il ridisegno complessivo della piazza (precedentemente priva di un'identità forte o riconosciuta e sottoutilizzata), comprendendo la ripavimentazione, l'installazione di elementi d'arredo coordinati. Al di là dei suoi esiti in termini formali e scenici, già in sé rilevanti in quanto tali da dare forma e qualificazione ad uno spazio precedentemente anonimo, il progetto ha dato luogo alla concreta e complessiva creazione di uno spazio unitario, integrato e vitale, sia nella percezione, sia nella fruizione.







Fig. 6 – Kanunnik Colinetplein, vista d'insieme: a sinistra la fermata, cui si coniugano non solo esteticamente ma soprattutto funzionalmente il disegno dello spazio e la linea di sedute, delineando uno spazio pubblico integrato e favorendo le relazioni (foto: Fe+).

pagina a fronte

Fig. 7 – Kanunnik Colinetplein, la fermata coperta, rivolta verso la strada e protetta da copertura (assolvendo alla funzione di parte integrante di un servizio che prevede specifici requisiti prestazionali) incorpora le sedute orientate sulla piazza (foto: Moebius Design).

BUS:STOP

Krumbach, Austria.

Kultuur Krumbach / Architekturzentrum Wien / vai Vorarlberger Architektur Institut

Nel caso del progetto BUS:STOP la fermata connota fortemente il luogo di cui fa parte, divenendo non solo parte attiva ma elemento prioritario nel processo di definizione del luogo e del paesaggio.

Nel 2013 l'amministrazione di Krumbach⁷ avvia il progetto, mediante cui intende da un lato promuovere il trasporto pubblico e agevolare la fruizione migliorando la qualità della vita dei suoi abitanti, dall'altro potenziare l'immagine e la capacità attrattiva del territorio a fini turistici.

Il progetto ha previsto il coinvolgimento di sette studi di architettura internazionali⁸, invitati a realizzare, in stretta collaborazione con studi di ar-

chitettura e artigiani locali, altrettante fermate. Cogliendo appieno le intenzioni dei promotori e risolvendo i nodi e i vincoli espliciti ed impliciti imposti per ciascun sito dal contesto, le fermate realizzate rappresentano sette differenti modi di leggere i rispettivi contesti e di determinarne lo sviluppo.

Tutte le fermate realizzate, oltre a costituire segni forti e connotativi, muovono dal rispetto di condizioni e dalla risposta a esigenze di natura funzionale, connesse al loro essere in primo luogo elementi di un servizio di pubblica utilità avente specifici requisiti tecnici e prestazionali.

I progetti sono accomunati dalla piena armonia con gli elementi materiali e immateriali più e meno persistenti del paesaggio pregresso e dall'instaurazione di situazioni e relazioni forti quanto nuove, intimamente radicate quanto radicalmente innovative.



Tra forma e funzione: temi ed elementi per il progetto

Le esperienze progettuali individuate e descritte nel paragrafo precedente rappresentano concrete espressioni di un effettivo interesse per le fermate del trasporto pubblico quali elementi attivi nella progettazione e nella definizione del paesaggio.

L'analisi della letteratura e delle esperienze progettuali consente di individuare e definire un insieme di temi ed elementi per un progetto orientato alla vivibilità, alla qualità, all'armonia delle fermate del trasporto pubblico con il contesto di cui fanno parte, in particolare per quanto concerne l'instaurazione di relazioni di carattere scenico e di carattere sociale.

È opportuno precisare che i temi ed elementi di seguito proposti non intendono porsi come alternativi ai parametri di carattere strettamente tecnico-funzionale⁹, inserendosi piuttosto entro un approccio in cui la forma, intesa in tutta l'ampiezza delle sue accezioni, e la funzione costituiscano parti necessarie

e integranti di un insieme complesso e collaborante. I temi individuati, tra loro strettamente correlati e talora interdipendenti, sono in estrema sintesi riassumibili in:

- **Figurabilità:** al pari di altri luoghi urbani, la fermata del trasporto pubblico merita di divenire parte attiva nell'espressione del potenziale segnico del luogo in cui si trova. In ragione dei connotati del contesto, essa svilupperà più o meno marcatamente i propri, esercitando un peso più o meno forte sull'immagine del luogo
- **Integrazione:** la fermata del trasporto pubblico è parte integrante del contesto in cui si inserisce, riprendendone i tratti e i connotati, materiali e immateriali. In contrasto con la prassi più diffusa, che in nome dell'economia di tempi e risorse propone un'omologazione morfologica e strutturale delle pensiline, l'idea stessa di identità del luogo non può prescindere da un certo margine di diver-

Fig. 8 – BUS:STOP, fermata Unterkrumbach Nord (Ensemble Studio). Lo spazio è al contempo protetto e aperto, favorendo le relazioni interne ed esterne; le tavole di legno grezzo non trattato, impilate secondo la tecnica delle falegnamerie locali, emanano l'odore caratteristico, ampliando l'esperienza sensoriale (foto: Hufton + Crow).

sificazione. L'armonica integrazione della fermata nel contesto preesistente, o con il contesto in divenire, concorre fattivamente alla determinazione del *luogo*.

- **Fruibilità e comfort:** affinché la fermata assolva pienamente alla sua funzione di luogo di permanenza e di accoglienza, di uno 'stare' necessario e imprescindibile, intrinsecamente connesso alla fruizione del trasporto pubblico, è necessario che le dotazioni funzionali necessarie e raccomandate da qualsiasi manuale – sedute, coperture, schermi e dotazioni aggiuntive come cestini, rastrelliere, pannelli informativi – siano ideate a misura d'uomo. Il comfort inteso in chiave di fruibilità e gradevolezza va oltre la definizione di condizioni tecnicamente idonee all'utilizzo da parte degli utenti, affiancandovi elementi che siano frutto di particolare sensibilità ed attenzione alla sfera della percezione.
- **Trasparenza e visibilità:** la fermata è parte dell'ambiente urbano e con esso dialoga, coniugando fattori di trasparenza e di visibilità da e verso l'intorno. La trasparenza e la visibilità della fermata, cui si associano le modalità di illuminazione adottate, concorrono inoltre a soddisfare le esigenze di sicurezza, reale e percepita, che costituiscono uno dei principali elementi di influenza sulla scelta modale.

- **Accessibilità:** la facilità e la gradevolezza delle connessioni con la fermata, in particolare per quanto concerne gli spostamenti con mezzi non motorizzati, costituisce un fattore di grande rilievo nella determinazione della sua vivibilità e capacità attrattiva. Oltre all'accessibilità funzionale, determinata dai parametri tecnici adottati nella progettazione della fermata, dai caratteri del contesto e dai materiali impiegati, altrettanto importante è l'accessibilità fisica e virtuale, sia ad informazioni relative al passaggio dei mezzi, sia ad ulteriori contenuti, ad esempio mediante copertura wi-fi, distributori di quotidiani, book-crossing ecc¹⁰.

Determinandone la capacità attrattiva, l'interazione tra i parametri sopra indicati concorre a dare luogo ad un ulteriore essenziale aspetto relativo alla fermata del trasporto pubblico in quanto fatto urbano, ovvero la sua vitalità. Essenziale è infatti il ruolo dell'individuo, che al contempo costituisce l'elaboratore e l'elemento attivo nella costruzione del passaggio, concorrendo a dare luogo alla vitalità del luogo, che costituisce parte integrante e necessaria per la sua vivibilità.

Complessivamente, i temi qui proposti, riconoscibili con diversa intensità all'interno dei progetti selezionati, costituiscono elementi strettamente relazionati e direttamente funzionali allo sviluppo di un



progetto di paesaggio, incidendo – esplicitamente o implicitamente, in modo più e meno forte – sulle numerose componenti che ne configurano il carattere multidimensionale.

Conclusioni

Se da un lato l'analisi della letteratura, delle proposte operative e delle applicazioni progettuali ha confermato la marginalità di trattazione del tema, dall'altro essa ha consentito di individuare elementi, approcci ed esperienze che manifestano un interesse, seppur di nicchia, per il ruolo della fermata del trasporto pubblico nella definizione del paesaggio urbano.

All'interno di buona parte della letteratura, della manualistica e delle relative applicazioni, gli aspetti estetico-percettivi, laddove contemplati, vengono

considerati come insieme a sé, in profonda contraddizione col loro intrinseco significato, al più inseriti al termine delle trattazioni come elementi accessori rispetto ad altri aspetti cui viene dato maggiore rilievo, quali la funzionalità e l'efficienza del servizio e delle sue strutture. La trattazione degli elementi relativi alla sfera percettiva viene spesso sostituita da – o confusa con – considerazioni relative all'eventualità di arricchire la fermata con orpelli o elementi d'arredo, la cui integrazione con l'ambiente circostante non sempre viene considerata.

Dall'insieme di studi, proposte e progetti che al contrario muovono dal riconoscimento dell'interesse e delle potenzialità delle fermate del trasporto pubblico e della loro vivibilità, emergono promettenti prospettive ed elementi, che ne attestano l'effettiva incidenza sulla domanda di mobilità e sulla qua-

lità dell'ambiente urbano, suggerendo un auspicabile ampliamento del dibattito e delle applicazioni progettuali.

Le esperienze progettuali presentate dimostrano l'esistenza di (più o meno consapevoli) progetti di paesaggio, che sottendono e informano gli esiti formali, funzionali, percettivi e di significato cui danno luogo.

Elementi comuni e cardine di ciascuna delle esperienze e dei principi progettuali da esse estratti sono le relazioni, siano esse sceniche o sociali, che caso per caso vengono con più e meno enfasi rispettate, favorite, instaurate. La fermata può quindi essere riconosciuta, considerata e proposta come elemento attivatore o integrante di relazioni, reti relazionali e interazioni, di carattere materiale e immateriale. La selezione, che si propone come esemplificativa di un interesse emergente e frammentario, più che come quadro esaustivo degli esiti raggiunti in termini di contributo alla progettazione del paesaggio, ha inteso sottoporre al dibattito disciplinare temi ed esperienze progettuali che non sembrano ad oggi aver suscitato l'interesse che indubbiamente meritano e che si pongono come elementi per lo sviluppo di riflessioni più estese.



Note

¹ In estrema sintesi, la letteratura può essere suddivisa tra gli studi che muovono dall'analisi dell'ambiente costruito per giungere a conclusioni relative alla scelta modale e ai comportamenti di viaggio, e gli studi che al contrario muovono dalla scelta modale per indagarne le ragioni, considerando un più ampio spettro di fattori – non tutti incentrati sull'ambiente costruito – che possono esercitare un'influenza su di essa. Essendo questo articolo orientato all'illustrazione di proposte operative e applicazioni progettuali relative agli aspetti paesaggistici delle fermate del trasporto pubblico, non si ritiene opportuno fornire in questa sede una rassegna esaustiva e ampia della letteratura sul tema. Si tratta, peraltro, di una letteratura estremamente varia e articolata, proveniente dai diversi ambiti disciplinari che in particolare negli ultimi anni hanno mostrato crescente interesse per il tema.

² Esiste un'ampia gamma, qui trascurata, di progetti e realizzazioni di fermate senz'altro accattivanti dal punto di vista essenzialmente visivo ma difficilmente riconducibili ad un progetto o a un'intenzione d'insieme e tali da generare esiti non sempre, o non del tutto, soddisfacenti dal punto di vista del progetto di paesaggio.

³ Il Transit Mall di Portland, ideato nei primi anni '70 e inaugurato nel 1978, è il principale corridoio di trasporto pubblico in superficie del centro urbano di Portland; esso riunisce diverse tipologie di mezzi pubblici, offrendo un servizio efficiente e integrato e costituendo un simbolo per la città. Stanti le necessità di rinnovo e adeguamento alle mutate esigenze dell'utenza, l'amministrazione pubblica ha avviato, nel 2004, un processo di riqualificazione, terminato nel 2009.

⁴ Il progetto originario includeva un insieme di opere d'arte pubblica ubicate lungo la linea, in particolare in prossimità delle stazioni, al fine di amplificarne il valore e la capacità attrattiva. Il progetto di riqualificazione ha compreso il restauro delle opere installate negli anni '70 e l'introduzione di nuove opere.

⁵ *American Society of Landscape Architects.*

⁶ *American Institute of Architects.*

⁷ Soggetti promotori del progetto sono l'Associazione Kultur Krumbach, l'Architekturzentrum Wien e il vai Voralberger Architektur Institut. Il contesto è qui extraurbano:

pagina a fronte

Fig. 9 – BUS:STOP, fermata Glatzegg

(Amateur Architecture Studio).

La fermata si configura come un cono prospettico aperto sulla strada e al contempo, sul lato posteriore, incornicia con una finestra l'asse visivo verso le montagne. La struttura è retta da travi larghe e sottili, disposte in modo tale da amplificare l'effetto prospettico e favorire la trasparenza anche sui fianchi, moltiplicando i punti di vista e le relazioni (foto: Hufton + Crow).

Krumbach è un piccolo comune rurale della Bassa Austria.

⁸ Alexander Brodsky (Russia), RintalaEggertsson Architects (Norvegia), Architecten de Vylder Vinck Taillieu (Belgio), Ensemble Studio (Spagna), Smiljan Radic (Chile), Sou Fujimoto (Giappone), Amateur Architecture Studio (Cina).

⁹ In ragione dei limiti dimensionali e dell'oggetto specifico di questo articolo, gli aspetti di natura strettamente tecnico-funzionale vengono in questa sede volutamente trascurati, rimandando per approfondimenti all'ampia letteratura e manualistica disponibile nell'ambito dell'ingegneria e della pianificazione dei trasporti.

¹⁰ La dotazione di elementi aggiuntivi che permettano di utilizzare attivamente il tempo d'attesa consente una ridefinizione da parte dell'utente del valore del tempo e della percezione del disagio connesso a tempi d'attesa ritenuti eccessivi.

Fonti bibliografiche

Balducci V. (a cura di) 2003, *Trasporto pubblico e spazio collettivo nella città moderna e contemporanea*, ECIG, Genova.

Beirão G., Cabral S. 2007, *Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study*, «Transport Policy», vol. 14, pp. 478-489.

Borst H., Miedema H., de Vries S., Graham J., van Dongen J. 2008, *Relationships between street characteristics and perceived attractiveness for walking reported by elderly people*, «Journal of Environmental Psychology», vol. 28, no. 4, pp. 353-361.

Buys L., Miller E. 2011, *Conceptualising convenience: Transportation practices and perceptions of inner-urban high density residents in Brisbane, Australia*, «Transport Policy», vol. 18, no. 1, pp. 289-297.

Caroselli M. 2011, *Architettura delle fermate del trasporto collettivo*, Maggioli, Milano.

Ceder A. 2007, *Public Transport Planning and Operation. Theory, modeling and practice*, Butterworth-Heinemann, Elsevier, Amsterdam.

Clementi A. 2003, *Infrascape. Infrastrutture e paesaggio*, Mandragora, Firenze.

Dueker K., Strathman J., Bianco M. 1998, *Strategies to Attract Auto Users to Public Transportation*. Transit Cooperative Research Program Report 40, Transportation Research Board, Washington.

Ewing R., Cervero, R. 2010, *Travel and the Built Environment: a Meta-Analysis*, «Journal of the American Planning Association», vol. 76, no. 3, pp. 265-294.

Imbrighi G. (a cura di) 1999, *L'architettura delle pensiline. Mobilità e sperimentazione a Roma*, Edizioni Kappa, Roma.

Moretti A. (a cura di) 1996, *Le strade. Un progetto a molte dimensioni*, Franco Angeli, Milano.

Orioli V., Brighi E. 2011, *La via Emilia nei territori della diffusione urbana: progetto della strada e identità dei luoghi*, in *Abitare l'Italia. Territori, economie, disuguaglianze*, Atti XIV CONFERENZA SIU, Planum.

OTREC – Oregon Transportation Research and Education Consortium 2013, *From Transit Stop to Urbanity Node: Field Audit for Measuring Livability at the Transit Stop*, OTREC, Portland.

Provincia di Brescia, Università degli Studi di Brescia, ALOT 2012, *Le fermate del trasporto pubblico locale. Guida metodologica alla progettazione*, RB Edizioni, Brescia.

SEPTA 2012, *Bus Stop Design Guidelines*, Delaware Valley Regional Planning Commission, Philadelphia.

Taylor B., Fink C. 2011, *The Factors Influencing Transit Ridership: A Review and Analysis of the Ridership Literature*, Institute of Transportation Studies, Los Angeles.

Taylor B., Iseki H., Miller M., Smart M. 2009, *Thinking Outside the Bus: Understanding User Perceptions of Waiting and Transferring in Order to Increase Transit Use*, Institute of Transportation Studies, Berkeley.

Wardman M. 2004, *Public transport values of time*, «Transport Policy», vol. 11, no. 4, pp. 363-377.

Zhang J.K. 2012, *Bus Stop Urban Design. Techniques for Enhancing Bus Stops and Neighborhoods*, Pacific Institute for Climate Solutions – University of British Columbia, <http://pics.uvic.ca/sites/default/files/uploads/publications/Zhang_Thesis.pdf> (04/15).

RE-Strategy: prototipi di (ri)attivazione per nuove formule di accessibilità urbana

Cristina Sciarrone

Università La Sapienza di Roma, Dipartimento di Architettura e Progetto cristina.sciarrone@uniroma1.it

01
2015

Abstract

I territori che dal margine al centro-città si avvicinano in maniera disorganizzata e frammentata palesano inevitabilmente una perdita di quel carattere democratico, fondato su principi di uguaglianza sociale e disponibilità delle risorse, su cui si fondava il fenomeno urbano. La ricerca di dispositivi di (ri)attivazione, interpretati alla stregua di prototipi urbani da applicare in maniera sistematica e da reiterare all'interno del paesaggio urbano, mira ad indicare una re-strategy, pratica di risignificazione e ricomposizione del territorio fondata sulla creazione di spazi di accumulazione socialmente condivisi. Il tema dell'accessibilità urbana viene interpretato, quindi, come chiave di lettura per quattro azioni sviluppate all'interno di territori difficili, che permettono di definire una pratica di (ri)attivazione finalizzata a creare nuovi habitat sociali e nuovi cicli di vita per luoghi in declino.

Parole chiave

Scarto, libertà individuale, spazi di accumulazione, dispositivi urbani, pratiche di (ri)attivazione.

Abstract

The territories that from the margins to the city center alternate in a disorganized and fragmented way, inevitably reveal a loss of the democratic, founded on principles of social equality and availability of resources, character on which the urban phenomenon was based. The search for (re) activation devices, interpreted in the same way as urban prototypes to be applied in a systematic way and to reiterate within the urban landscape, aims to indicate a re-strategy, a practice of re-signification and re-composition of the territory based on the creation of socially shared spaces of accumulation. The theme of urban accessibility is interpreted, then, as the key for four actions developed in difficult areas, which allow to define a practice of (re) activation directed towards the creation of new social habitats and new life cycles for declining places.

Keywords

Waste, individual freedom, spaces of accumulation, urban devices, (re)activation practices.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16731 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

I paesaggi dell'esclusione: spazi e risorse inaccessibili nei territori di margine urbano

La condizione frammentaria ed eterogenea che la città contemporanea restituisce è il risultato di una serie di processi di dispersione inarrestabili, che hanno compromesso gli equilibri consolidati. Questioni di natura economica, connesse all'avvento del post-fordismo e alla conseguente globalizzazione, sono tra le cause di un approccio al territorio disgregante, in cui lo spazio viene concepito come mera merce di scambio, risolvendosi in una struttura urbana costruita su disuguaglianze, polarizzazioni, ed esclusioni.

La velocità (di attraversamento, di produzione, di consumo) influisce sugli assetti spaziali, sulle modalità di gestione territoriale e sui contenuti identitari del paesaggio associando contorni sempre più sfumati agli spazi che si susseguono dal centro fino ai luoghi di margine urbano.

"Il mondo della globalizzazione economica e tecnologica è un mondo del passaggio e della circolazione – tutto su base consumistica" (Augé, 2004, pp. 86-87) e ciò determina un succedersi di non-luoghi la cui vocazione è quella di assecondare il consumo.

La velocità di uso/consumo degli spazi produce dinamiche conflittuali e si traduce, all'interno di un ipotetico percorso di avvicinamento al centro-città, in un passaggio da una condizione di esclusione e

de-potenziamento ad un'altra di privilegio e vitalità. La figura dello scarto sintetizza il carattere dei paesaggi della diffusione urbana e riflette la natura temporalmente dinamica di certi luoghi. "Idee e cose senz'anima sono abbandonate, sommate e non sedimentate come scarti e offrono nel migliore dei casi un uso ridotto all'esercizio di una pura funzione primaria", scrive Franco Zagari (2013, p. 132) rinvenendo nei territori dell'abitare contemporaneo diffuso velocità alternative, che riguardano le modalità con cui il territorio viene utilizzato, sfruttato e abbandonato. Si parla di "paesaggi dello scarto" (Berger, 2006), di "spazi-rifiuto" (Pizzetti, 1993), di "vite di scarto" (Bauman, 2005), alludendo a questioni territoriali, puntuali e sociali. Si descrivono spazi in attesa, luoghi in cui speranze sociali disattese, abbandoni funzionali e invisibilità percettive si combinano con un'azione temporale capace di "aprire prefigurazioni per un domani che sembra particolarmente distante" (Marini, 2010, p. 57), alludendo ad uno stato di possibilità che fa dello scarto "dispositivo in trasformazione" (p. 48).

Questo stato di sospensione/opportunità si riconosce in tutti quei territori che si avvicendano con una trama più o meno ibridata dal centro del nucleo urbano verso l'esterno e l'ormai perduta campagna.

In queste condizioni prende forma una condizione di "inaccessibilità" dal significato particolare in quan-

Fig. 1 – *Si on essayait pour voir?*, Reims.
Schema illustrativo del meccanismo di prefigurazione (Collectif Etc.).

to espressione di un vivere scartato e tenuto ai margini delle risorse democraticamente insite nella natura urbana.

Lo stato di inaccessibilità diffusa è vissuto in prima persona dalle comunità di margine. Gli spazi aperti sono percepiti come inaccessibili perché scartati e privati di funzionalità. Le risorse urbane, intese in termini di possibilità a disposizione delle comunità, diventano anch'esse inaccessibili perché avvicinati solo da determinate fasce della popolazione.

In questo senso il concetto di accessibilità, che sul vocabolario (AA.VV., 2008) si spiega come “possibilità di facile accesso”, va oltre la dimensione puramente materiale, esplicitandosi nel difficile rapporto tra aree di margine e città consolidata come cartina di tornasole di fenomeni di disuguaglianza urbana e sociale.

Il premio Nobel Amartya Sen, nella sua teoria economica nota come “approccio delle capacità”, sostiene che per valutare il grado di benessere di una società occorre fare riferimento alle libertà di cui gli individui dispongono, ossia alle loro possibilità. I due fattori da prendere in considerazione sono definiti ‘funzionamenti’ e ‘capacità’: i primi rappresentano gli stati di essere e di fare che un individuo ha acquisito, mentre le seconde sono le potenzialità di cui il singolo dispone per poter raggiungere ulteriori funzionamenti.

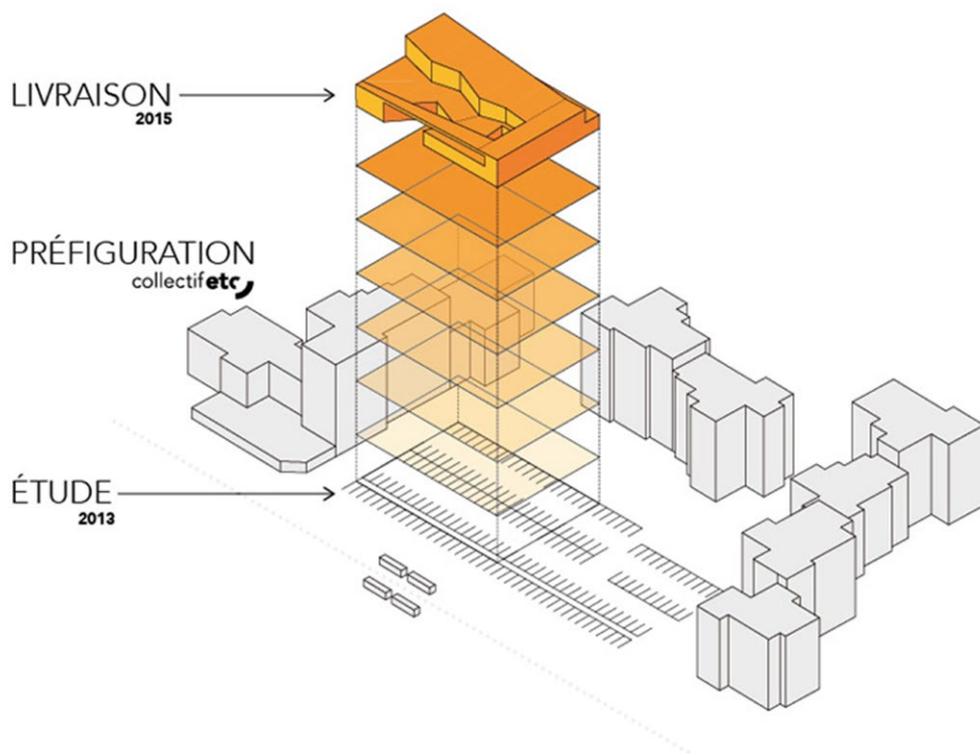
Se si utilizza il concetto di accessibilità (interpretata

come avvicinamento alle risorse) come chiave di lettura e comprensione, quella ‘libertà individuale’ richiamata da Sen appare sempre più sfumata via via che dal centro urbano ci si sposta nei territori di margine, costruiti da spazi frammentati, funzionalmente incerti e spesso insicuri perché non vissuti da un tessuto sociale sempre più disgregato.

È in queste condizioni che viene meno il contenuto democratico della città, secondo il quale una diffusione ugualitaria delle risorse e delle possibilità d'azione permetterebbe di realizzare una vera e propria ‘città aperta’, frutto di interazioni, rapporti ed evoluzioni continue (Sennet, 2006).

L'accessibilità, allora, come filtro al contempo d'indagine e d'azione, può rappresentare quel principio di rigenerazione di un sistema urbano malato, strumento attraverso cui ricucire rapporti perduti riassegnando coerenza, valore e vigore al paesaggio urbano che dal margine riconduce al centro-città. Contestualmente, i paesaggi dello scarto si presentano come materia prima da riciclare, “brandelli di senso” (Aymonino e Bocchi, 2013) che reclamano un ripensamento dell'azione di trasformazione che li ha generati².

Nuove possibilità, quindi, aprono la strada a nuove strategie in cui il tempo diventa contenuto determinante di un'azione progettuale rivolta alla ri-attivazione dei territori urbani dell'esclusione.



Complessità e vitalità del sistema urbano: alcuni principi operativi

James Corner, a proposito di Los Angeles, scrive che "l'ecologia ci fornisce il modello per iniziare a comprendere la complessità del network urbano" (Corner, 2003, p. 122), sottolineando così come la compresenza di variabili interconnesse e dinamiche determini un comportamento non lineare del sistema-paesaggio urbano.

Ecologia, complessità e network, quindi, rappresentano i principi di una lettura della città che ritrova nelle relazioni tra le parti la capacità intrinseca del sistema di mantenere equilibrio e vitalità (Bertuglia e Staricco, 2000).

L'attitudine alla complessità attribuita al paesaggio urbano esplicita la metafora dell'organismo vivente, in cui connessione tra le parti, adattabilità e capacità di evolvere rappresentano fenomeni del tutto naturali.

Utilizzando questa metafora come filtro operativo è possibile rintracciare alcune linee d'azione che permettono di agire all'interno della matrice del sistema-paesaggio urbano, in particolare laddove le relazioni tra le parti hanno perso vitalità e funzionalità, come diretta conseguenza dei fenomeni descritti in precedenza.

Lo scopo è attivare nuovi metabolismi urbani, capaci di definire habitat spaziali condivisi ed accessibili. Le condizioni di dispersione urbana hanno prodotto, e continuano a produrre, con un'intensità sempre maggiore dal centro alla periferia urbana, una quantità di spazi 'disponibili', predisposti ad accogliere le trasformazioni instillando nuova vitalità nel sistema generale, il cui metabolismo attuale appare arrugginito.

Si profila quindi la possibilità di agire secondo i principi dell'agopuntura urbana, grazie all'individuazione di aree particolarmente sensibili, predisposte a veri

Fig. 2 – *Si on essayait pour voir?*, Reims.
Foto di uno spazio auto-costruito
(Collectif Etc.).

pagina a fronte

Fig. 3 – *Energy Carousel*, Dordrecht.
Dettaglio dell'intradosso della giostra
(Ecosistema Urbano).



01
2015

e propri interventi di 'micro-chirurgia', piccole operazioni non invasive capaci di estendere, in un secondo momento, i loro effetti anche al territorio circostante, supportando nuovi stadi evolutivi del sistema. Operare secondo il principio dell'agopuntura urbana significa, per usare le parole dell'architetto Jaime Lerner (uno dei principali sostenitori di questa modalità operativa), "trattare un'area in modo che la si possa curare, migliorare, creando reazioni positive e a catena" (Lerner, 2005, p. 7), quindi provocare una scintilla da cui far propagare l'azione anche al territorio circostante.

Questa modalità operativa lavora con le piccole dimensioni, rintracciando nella 'formula-micro' l'efficacia dell'azione. Si tratta di un ragionamento che investe tanto le questioni di natura spaziale quanto quelle di carattere sociale. Se, infatti, il paesaggio di margine urbano si racconta anche attraverso i desideri disattesi di fasce di popolazione allontanata dalle risorse urbane, allora le operazioni di trasformazione e ricucitura devono intervenire proponendo quelle che Yona Friedman (2003) definirebbe delle 'utopie realizzabili', basate cioè sulla necessità di dare una risposta puntuale a delle insoddisfazioni reali, esistenti, ricercando un 'consenso' da parte di coloro che 'subiranno' l'applicazione della tecnica di trasformazione. Tali utopie devono rivolgersi necessariamente a un gruppo di dimensioni ridotte perché solo la piccola dimen-

sione permette il raggiungimento di uno stato di condivisione³.

Friedman connota con l'aggettivo 'realizzabili' quelle 'utopie' che propongono il cambiamento di una data situazione attraverso due momenti fondamentali: la presa di coscienza di un'insoddisfazione prodotta dallo stato attuale; l'applicazione di tecniche che, essendo state già sperimentate in situazioni analoghe, possono essere utilizzate per porre rimedio all'insoddisfazione senza incontrare alcuna resistenza.

C'è, nella teoria sviluppata da Friedman, un contenuto di fondo che assume un'importanza fondamentale: il cambiamento auspicato, posto come risoluzione di uno stato d'insoddisfazione, arriva non tanto dalla scoperta di un nuovo rimedio o di una nuova tecnica, bensì dalla riproposizione di una strategia già nota, già sperimentata e, quindi, considerata efficace.

Definizione di prototipi di (ri)attivazione

Sul vocabolario della lingua italiana (Duro, 1991) alla voce 'prototipo' si legge: "primo esemplare, modello originale di una serie di realizzazioni successive (spec. con riferimento a congegni e macchine), costruito, per lo più artigianalmente, nella sua grandezza normale e suscettibile di collaudi e perfezionamenti, su cui è basata poi la costruzione in serie".



Più avanti, un'ulteriore specificazione, contestualizzata con riferimento al campo della filologia e della critica dell'arte e/o della letteratura, chiarisce il senso del termine, che viene identificato come sinonimo di "archetipo, per indicare l'esempio più antico, noto o ricostruito, a cui si può ricondurre una tradizione, un filone narrativo, illustrativo".

'Prototipo', quindi, è un concetto che rimanda ad un elemento appositamente creato da collaudare ed eventualmente ripetere in serie. Al contempo, come sinonimo di 'archetipo', allude ad un sistema generatore da cui un filone (si potrebbe dire una 'prati-

ca') prende avvio, si diffonde e si costituisce in quanto 'prassi'.

Nelle condizioni frammentate, disgregate, incerte dei territori che dal margine si avvicinano fino al centro urbano, occorre individuare nuove pratiche, capaci di ricomporre una figuratività, una funzionalità e un'identità andate perdute.

Le condizioni di profonda crisi economica che interessano la contemporaneità rendono difficile, se non impossibile, attuare progetti di ampio respiro e di grande scala, suggerendo piuttosto l'utilizzo di dispositivi operativi minimi, dal carattere puntuale,



capaci di agire come meccanismi d'avvio per processi successivi e consequenziali.

L'azione diventa quindi il momento faticoso che dà origine a una serie di modificazioni successive, segnando uno spartiacque tra un prima e un dopo e "creando le circostanze" per raggiungere obiettivi prefissati attraverso una sapiente valutazione dei dati di partenza (Arena, 2002).

Lo spazio in cui questo meccanismo d'avvio interviene può essere definito quindi uno spazio d'accumulazione, area capace di intercettare dinamiche di trasformazione spaziale, prospettive e scenari direttamente prodotti dalla comunità e fenomeni in corso.

La presenza di luoghi 'disponibili a' permette di attuare delle vere e proprie *RE-strategies*, processi di trasformazione di territori compromessi che si definiscono per azioni ripetibili, riciclabili, reversibili e ricombinabili, mirate a raggiungere uno stato di (ri)significazione e (ri)attivazione del paesaggio che circonda il cuore della città.

Si tratta di azioni che, pur lavorando nel qui ed ora di

un dato momento, si prestano ad accogliere la natura variabile, nel tempo e nello spazio, del paesaggio su cui intervengono.

RE-strategy individua quell'insieme di pratiche di trasformazione urbana che pur definendo un piano d'azione finalizzato a raggiungere determinati obiettivi, hanno la capacità di dialogare con dinamiche temporali variate e con assetti spaziali instabili e dall'equilibrio precario, garantendo al contempo una risposta in termini di accessibilità alle risorse.

Il prefisso 're' sottintende, sostanzialmente, il concetto di ripetizione, sottolineando un movimento e un'idea di ritorno ad una condizione, per certi versi, anteriore. L'utilizzo di tale prefisso ha la funzione di rendere immediatamente riconoscibile una volontà di recupero, che non si traduce in una mera riproposizione di quanto c'era prima, ma che allude ad una (ri)nascita, all'avvio di nuovi cicli di vita per luoghi sospesi.

Ecco che, quindi, gli spazi scartati dalle dinamiche



Fig. 5 – *Energy Carousel*, Dordrecht. Dettaglio (Ecosistema Urbano).

pagina a fronte

Fig. 4 – *Energy Carousel*, Dordrecht (Ecosistema Urbano).

di diffusione urbana incontrollata diventano i punti di partenza per una strategia di (ri)significazione del paesaggio, potenzialmente estendibile a tutto il territorio e costruita sull'applicazione di prototipi di (ri)attivazione da sperimentare ed eventualmente riproporre.

Si tratta di una modalità operativa alternativa che mira a ricostruire una figuratività e una funzionalità del paesaggio urbano di margine e che, accogliendo i naturali fenomeni di polarizzazione e disuguaglianza territoriale della contemporaneità, ipotizza formule di resistenza localizzate ma ipoteticamente predisposte a definire una rete attiva, permeabile e accessibile, quindi vicina alle esigenze delle comunità urbane.

Quattro azioni

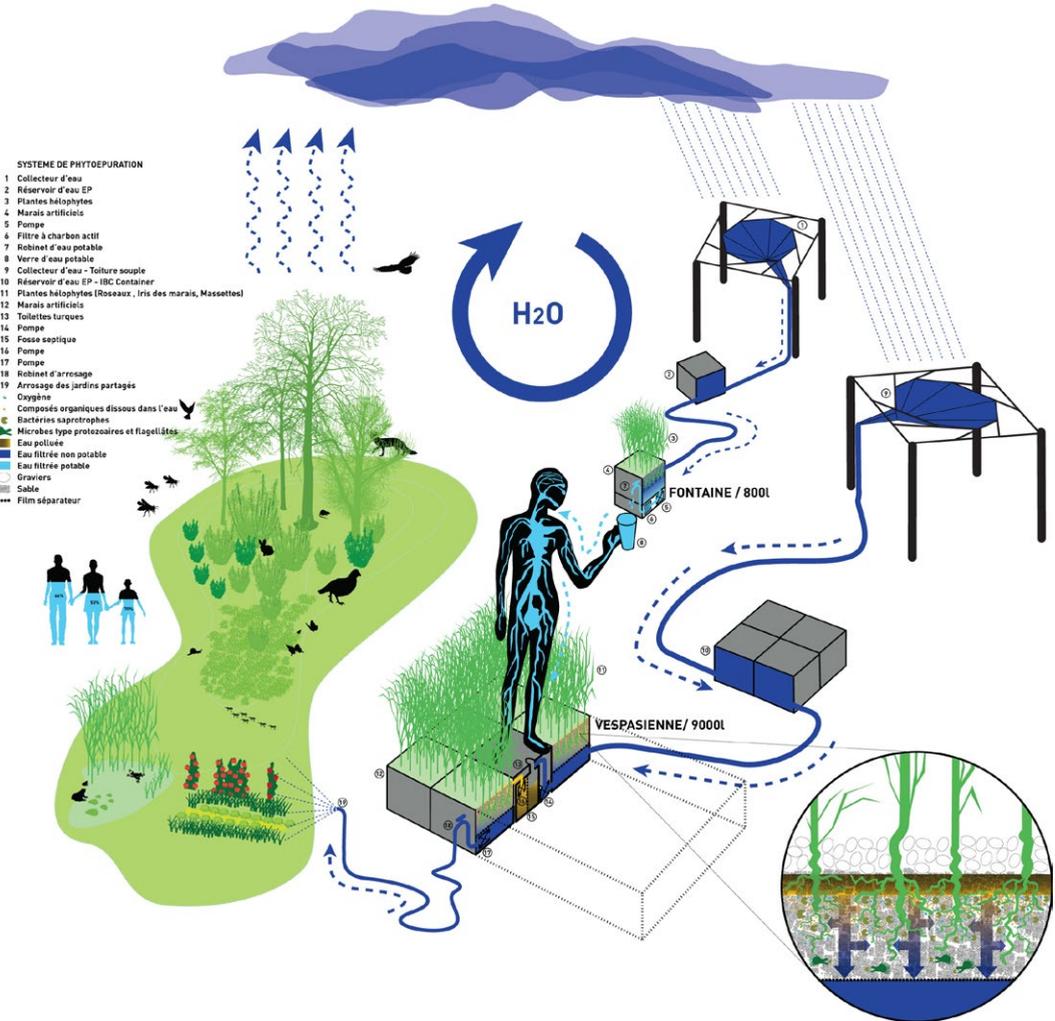
Nella pratica contemporanea d'intervento sullo spazio pubblico, le trasformazioni vengono avviate sempre più di frequente mediante dispositivi a lunga scadenza, capaci di promuovere e proiettare

i propri effetti nel futuro attraverso un meccanismo di catalisi continua innescato da un diagramma di azioni interrelate.

Alan Berger afferma che "ciò che conta in questo momento è discutere le azioni che si compiono", affrontando il tema del paesaggio nei suoi aspetti più pragmatici, poiché lo stato di crisi che lo caratterizza non richiede teorie e preconcetti, bensì "azioni e nuove progettualità" (Berger, 2011, p. 103).

Il progetto sullo spazio pubblico oggi si configura come lo studio delle 'possibilità' (e qui torna il tema della libertà individuale) che ogni singolo spazio racchiude, permettendo, supportando e implementando attività sociali differenti.

Diverse esperienze contemporanee rendono manifesta la volontà di contribuire alla costruzione di una città democratica, multiforme, relazionale, dotata di spirito auto-organizzativo e coerenza tra le parti. Il risultato è la definizione di paesaggi eterogenei ed inclusivi, dotati della capacità di integrare proiezioni visionarie prodotte dal basso, usi sociali,



identità riconoscibile, funzionalità urbana e qualità estetica condivisa.

Vengono quindi esaminate quattro azioni che, seppur in maniera differente, esemplificano l'approccio della *RE-strategy* illustrato.

(Re)inserire. Alla periferia sud-ovest di Reims, nel quartiere Croix Rouge, in anni recenti è stato avviato un processo di rinnovamento finalizzato a rendere la zona un polo culturale attrattivo. All'interno di tale obiettivo si colloca la realizzazione di un edificio

multifunzionale progettato dallo studio Jean Philippe Thomas Architectes, che dovrebbe essere ultimato entro il 2015.

Nel frattempo, nel lotto destinato alla nuova edificazione, Collectif Etc promuove una serie di iniziative temporanee, denominate "*Si on essayait pour voir?*" e finalizzate a rendere lo spazio immediatamente fruibile, reinserendolo in un circuito di relazioni sociali grazie all'organizzazione di eventi della durata di una o due settimane, che accompagnano le varie fasi di realizzazione del progetto architettonico.

pagina a fronte

Fig. 6 – *Theatre Evolutif*, Bordeaux. Schema illustrativo del ciclo idrico (Ooze Architects, Eva Pfannes & Sylvain Hartenberg and Marjetica Potrč).

pagine 72-73

Fig. 7 – *Theatre Evolutif*, Bordeaux. Area eventi (Ooze Architects, Eva Pfannes & Sylvain Hartenberg and Marjetica Potrč).

L'idea che sta alla base di ogni evento è la 'prefigurazione': rispettando i tempi di preparazione del sito (necessari durante le fasi di realizzazione dell'edificio) l'azione del collettivo francese può essere descritta come un dispositivo mobile, reversibile e temporaneo che anticipa, per episodi successivi, i futuri usi dello spazio.

Attraverso momenti collettivi di discussione e confronto con gli abitanti del quartiere, Collectif Etc realizza piccoli elementi reversibili utili a creare spazi per l'incontro, aree gioco, zone per la ristorazione e per il relax. In tal senso, l'obiettivo dell'azione è implementare gli usi di quel determinato spazio, infrastrutturandolo in maniera leggera e facilmente modificabile e reinserendolo in una rete di attività ancor prima della realizzazione dell'edificio promesso.

L'area viene quindi organizzata con riferimento alle funzioni del sistema architettonico progettato, prefigurandone usi e articolazione spaziale; per tale motivo, l'arredo urbano viene costruito insieme agli abitanti, al fine di innescare immediatamente nuove relazioni e affezioni con uno spazio fino a quel momento totalmente inutilizzato.

I diversi spazi funzionali sono stati realizzati mediante l'utilizzo di moduli assemblabili e ripetibili, che hanno permesso la definizione di un palco, un bar, un tavolo per l'incontro e un'area per lo sport. L'organizzazione di workshops e momenti d'incon-

tro ha poi permesso di completare la decorazione di ognuno degli elementi d'arredo inseriti.

(Re)iterare. Nel 2010 lo studio olandese Carve, in collaborazione con il Centro per le Arti Visuali della città di Dordrecht, ha invitato dieci studi di architettura europei a ripensare il ruolo dello spazio pubblico in relazione al tema del gioco. Lo scopo era progettare 'oggetti' urbani interattivi che sarebbero poi stati inseriti in uno spazio all'interno di un quartiere problematico della città di Dordrecht.

Ecosistema Urbano, studio madrilenno, qualificatosi come finalista insieme ad altri quattro partecipanti, progetta e realizza un *Energy carousel*, ossia una giostra-dispositivo ideata per produrre energia.

Il carosello, di chiara ispirazione circense nelle sue caratteristiche formali, assume un duplice valore: da un lato rappresenta la dimensione ludica dello spazio pubblico ed è destinato tanto ai grandi quanto ai piccini; dall'altro lato si configura come uno strumento educativo, attraverso il quale esemplificare il processo di produzione dell'energia.

All'interno del carosello, infatti, è stato posizionato un meccanismo che funziona come la dinamo di una bicicletta ed entra in azione quando qualcuno utilizza la giostra. L'energia cinetica così prodotta viene accumulata in una batteria per essere poi rilasciata durante le ore notturne sotto forma di illuminazio-







pagina a fronte

Fig. 8 – *Theatre Evolutif*, Bordeaux.
Toilettes pubbliche (Ooze Architects,
Eva Pfannes & Sylvain Hartenberg and
Marjetica Potrč).

in basso

Fig. 9 – *Maselake Sport Park*, Berlino
(Topotek1, foto: H. Joosten).

ne: l'intensità della luce emanata sarà direttamente proporzionale al tempo di utilizzazione della giostra durante il giorno.

Un'attività ludica diventa quindi il pretesto per esemplificare un approccio più sostenibile al territorio; l'azione di Ecosistema Urbano si presenta come una vera e propria tattica di (ri)attivazione dall'alto grado di replicabilità, grazie alle sue dimensioni ridotte, alla funzionalità ottenuta e al valore economico ipoteticamente raggiungibile.

(Re)impiegare. Durante una manifestazione pubblica organizzata a Bordeaux, Evento 2011, Ooze architects, in collaborazione con Marjetica Potrč e Bureau d'études, si occupa di ripensare Place André Meunier, nel quartiere Saint-Michel.

Theatre Evolutif è un sistema spaziale pensato per dialogare con la dimensione temporale; il gruppo di progettisti realizza una copertura potenzialmente estendibile indefinitamente nello spazio e costituita da moduli ripetibili, costruiti mediante strutture lignee riciclate. Ogni area individuata da questo sistema si caratterizza per una funzione differente, promuovendo così lo sviluppo di attività interconnesse. Le strutture inserite supportano il libero sviluppo di tre processi (sociale, idrico e biologico), che promuovono la creazione di un nuovo habitat in cui cicli temporali differenziati si intersecano a vicenda.

Il processo idrico è supportato dalla struttura di copertura che raccoglie e smista l'acqua piovana che viene poi riciclata per fontane e bagni pubblici; da qui, grazie ad un sistema di fitodepurazione, l'acqua viene incanalata per l'irrigazione dei giardini.

Il processo sociale si sviluppa a partire dalla costruzione dello spazio, cui partecipano gli abitanti del quartiere, per poi evolvere nelle infinite possibilità di interazione garantite dall'infrastrutturazione dell'area.

Il processo biologico è esemplificato dalla presenza di orti e spazi di natura, immaginati come vere e proprie riserve di biodiversità a servizio di nuovi modelli di socialità.

L'area diventa un luogo in cui avviare nuove formule di convivenza urbana, potenzialmente estendibili anche ai dintorni, grazie al sistema modulare pensato per la copertura e l'infrastrutturazione dello spazio. *Theatre evolutif*, nelle stesse intenzioni dei progettisti, si presenta come un vero e proprio prototipo per la rigenerazione urbana, un progetto-pilota che utilizza un approccio dal basso per ripensare i luoghi scartati dal metabolismo urbano attuale.

Un'idea di riciclo (inteso come promozione di nuovi cicli di vita) sta alla base di questa azione, in cui nuovi habitat e nuovi metabolismi urbani vengono introdotti tra le pieghe del quotidiano di un quartiere di Bordeaux. L'evento diventa quindi un pretesto per mostrare una diversa e più sostenibile organizzazio-



Fig. 10 – Maselake Sport Park, Berlino (Topotek1, foto: H. Joosten).

ne funzionale della piazza, il cui assetto finale è il risultato di un processo di concertazione sociale.

(Re)inventare. Nell'ex quartiere industriale di Berlin-Spandau, sottoposto in anni recenti a interventi successivi di rinnovamento urbano, lo studio berlinese Topotek 1 realizza uno spazio temporaneo per attività all'aria aperta, *Sports Park Maselake*, in un'area destinata a nuova edificazione.

Il lotto d'intervento, sul quale è prevista la realizzazione di un edificio scolastico, si presenta come uno spazio sospeso, da (re)inventare temporaneamente in attesa delle trasformazioni successive.

La durata limitata dell'azione influisce sulle scelte operative, che assecondano, col loro carattere minimale, principi di reversibilità ed economia.

I progettisti operano attribuendo nuovi significati ad un'area che si presenta con un carattere residuale, poiché è il risultato di un processo di dismissione. Lo spazio viene ri-organizzato mediante una

superficie quasi continua in asfalto, che assolve anche ad una funzione precisa, ossia impedisce eventuali contaminazioni da parte di materiali nocivi. La superficie, trattata con sinuose linee dal colore giallo acceso che creano un effetto 'topografico', si presta ad accogliere svariate attività, grazie anche ad un'infrastrutturazione leggera, costituita da elementi-guardrails (aventi funzione di supporto alle attività sportive) e canestri per il basket.

La superficie continua in asfalto viene interrotta unicamente per accogliere inserti verdi che, oltre ad assolvere funzioni di drenaggio, delimitano fisicamente e percettivamente il campo di svolgimento delle attività ludiche.

Le quattro azioni descritte raccontano di una modalità operativa che, attraverso piccole attivazioni dalla durata temporale più o meno definita, si propone di rimettere in gioco spazi, comunità, pratiche e materiali. L'interpretazione che ne viene data ne rilegge il senso nell'ottica di una strategia territoriale ra-

mificata, mirata cioè a instillare nuovo vigore ai territori che dal centro urbano si estendono verso bordi sempre più sfrangiati mediante piccole sacche di vitalità, sapientemente dislocate.

Gli esempi citati raccontano della definizione di spazi accessibili, che ricordano il concetto di 'architettura pregnante' teorizzato da Giancarlo Mazzanti e applicato nei suoi progetti per le favelas di Medellín; si tratta di immaginare spazi che, nel ricercare un rapporto costante e diretto con le comunità di luoghi in declino, si propongono di diffondere un senso di giustizia sociale e di appartenenza urbana creando luoghi che agiscono da dispositivi di accumulazione di risorse e funzioni precedentemente inaccessibili (Mazzanti, 2011).

Immaginando di ricombinare azioni di questo tipo in maniera sistemica è possibile parlare di veri e propri prototipi di (ri)attivazione, capaci di farsi prassi, ossia pratica salvifica di definizione urbana.

Note

¹Per maggiori approfondimenti si veda Sen, 1997.

²Il tema del riciclo di architetture, paesaggi e materiali della contemporaneità urbana è alla base della ricerca PRIN *Re-Cycle Italy*, in cui sono impegnate undici sedi universitarie italiane. Per maggiori approfondimenti, si veda Marini e Santangelo, 2013.

³Yona Friedman sostiene che esistono tre assiomi che definiscono delle utopie realizzabili: "a. Le utopie nascono da un'insoddisfazione collettiva; b. possono nascere solo a condizione che esista un rimedio noto (una tecnica o un diverso comportamento), suscettibile di por fine a tale insoddisfazione; c. un'utopia può diventare realizzabile solo se ottiene un consenso collettivo." (Friedman, 2003, p. 20).

Fonti bibliografiche

AA.VV. 2008, *Il vocabolario Treccani*, Istituto della enciclopedia italiana, Roma.

Arena L. V. (a cura di) 2002, *L'arte della guerra/SunTzu*, BUR, Milano.

Aymonino A., Bocchi R., 2013, Il Veneto come laboratorio onnicomprensivo del paradigma "riciclo", in S. Marini, V. Santangelo (a cura di) 2013, *Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio. Quaderno Re-cycle Italy n.1*, Aracne Editrice, Roma, pp. 19-23.

Augé M. 2004, *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino.

Bauman Z. 2005, *Vite di scarto*, Laterza, Roma.

Berger A. 2006, *Drosscape: wasting land in urban America*, Princeton Architectural Press, New York.

Berger A. 2011, *On "Landscape Urbanism". Conversazione con Alan Berger*, in *Landscapes of urbanism, Quaderno del dottorato di ricerca in Urbanistica*, no. 5, V. Ferrario, A. Sampieri, P. Viganò (a cura di) Officina Edizioni, Roma, pp. 96-107.

Bertuglia C. S., Staricco L. 2000, *Complessità, autorganizzazione, città*, Franco Angeli, Milano.

Corner J. 2003, *Espansioni urbane orizzontali e densità nel paesaggio emergente*, «Lotus», vol. 110, pp. 116-123.

Duro A. 1991, *Vocabolario della lingua italiana*, Arti Grafiche Ricordi, Milano.

Friedman Y. 2003, *Utopie realizzabili*, Quodlibet, Macerata.

Lerner J. 2005, *Acupuntura urbana*, IAAC, Barcellona.

Marini S. 2010, *Nuove terre. Architetture e paesaggi dello scarto*, Quodlibet, Macerata.

Marini S., Santangelo V. (a cura di) 2013, *Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio. Quaderno Re-cycle Italy n.1*, Aracne Editrice, Roma.

Mazzanti G. 2011, L'architettura nella trasformazione sociale di Medellín, «Lotus», no. 145, pp. 25-26.

Pizzetti I. 1993, *Spazi-rifuto, spazi-scoria, spazi-scarto*, «Casabella», no. 597-598, pp. 96-98.

Sen A. K. 1997, *La libertà individuale come impegno sociale*, Laterza, Roma.

Sennett R. 2006, *The open city, in Berlin: toward an urban age*, Atti dell'Urban age summit Berlin, Novembre 2006.

Zagari F. 2013, *Sul paesaggio. Lettera aperta*, Libria, Melfi.

Accessibilità e qualità ambientale del paesaggio urbano. La matrice microclimatica di sito come strumento di progetto

Giacomo Chiesa

Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino giacomo.chiesa@polito.it

Mario Grosso

Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino mario.grosso@polito.it

Abstract

I paesaggi delle aree periurbane e degli ambiti urbani subtopici soffrono non solo di irrisolutezza formale, di assenza di caratterizzazione e di indifferenza per il senso dei luoghi, ma anche di mancanza di qualità ambientale, che ne peggiora ulteriormente la possibilità di fruizione. La qualità ambientale è direttamente interrelata con la fruibilità e l'accessibilità degli spazi, garantendone un'adeguata attrattività per i fruitori nello svolgere le diverse attività previste. In questo senso le caratteristiche ambientali, per quanto diverse da quelle estetiche, si legano con esse a formare un unicum, capace di diventare strumento e regola di integrazione tra il paesaggio e l'oggetto di progettazione, ridonando agli spazi privi di identità e di regola una rinnovata accessibilità. Il contributo, definita questa relazione essenziale, illustra le modalità di sviluppo di uno strumento di progetto, la matrice microclimatica di sito, capace di analizzare la natura vocazionale degli spazi oggetto di progettazione e ridefinizione in una prospettiva di sviluppo sostenibile.

Parole chiave

Matrice microclimatica di sito, comfort ambientale, accessibilità spazi pubblici, qualità dell'ambiente di vita, sviluppo sostenibile.

Abstract

The peri-urban and subtopic urban areas landscapes suffer not only formal irresolution, lack of characterization and indifference to the sense of place, but also lack of environmental quality, which further worsens the possibility of fruition. The environmental quality is directly interrelated with the usability and accessibility of the spaces, ensuring adequate attractiveness for users in performing different activities. In this sense the environmental characteristics, different from the aesthetic ones, bind with them to form a unique, capable of becoming instrument and rule of integration between the landscape and the object of design, giving back to spaces without identity and rule a renewed accessibility. The contribution, defined this essential relationship, explains how to develop a project tool, the site microclimate matrix, able to analyze the vocational nature of spaces to be designed and redefined in a perspective of sustainable development.

Keywords

Site microclimate matrix, environmental comfort, accessibility to public spaces, quality of habitat, sustainable development.

Received: January 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16732 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Spazio pubblico, accessibilità e comfort urbano

Tradizionalmente le città italiane sono arricchite da spazi pubblici confortevoli, belli, brillantemente organizzati e adatti a ospitare e facilitare le attività pubbliche che caratterizzano il vivere lo spazio urbano. Tuttavia, soprattutto negli ultimi anni, la qualità dei nuovi paesaggi urbani, a prescindere dalle funzioni cui sono destinati, ha visto un forte impoverimento che ne ha ridotto la vivibilità e la qualità ambientale (Grosso, 2008a; Scudo, 2007; Convenzione Europea del Paesaggio, CEP, 2000). Questi spazi pubblici outdoor sono oggetto di un acceso dibattito volto ad analizzare le ragioni di questa crisi e le possibili strategie di trasformazione secondo visioni diversificate che vedono spesso contrapporsi attori e ambiti disciplinari differenti.

Si possono evidenziare, per esempio, sia tentativi di ricostruzione di spazi urbani a somiglianza degli archetipi tradizionali, come sottolineato dagli studi formali e dalle applicazioni di Krier (es. Krier, 1996), sia, all'opposto, studi sul declino dei luoghi pubblici spesso a seguito di una progressiva diffusione di comportamenti globalizzati e vicini agli orizzonti virtuali e cyber (Chiesa, 2014; Chiesa e La Riccia, 2013; Girardin et al., 2008; Sennet, 2006).

Seguendo quanto indicato dalla CEP, queste diversità sembrano, tuttavia, poter veder convergere i loro intenti nella dimensione del processo progettua-

le, meno idealistica rispetto alle formulazioni teoriche (Grosso, 2008a).

Per esempio le diversità di fondamento culturale, origine storica e connotazione d'uso dei termini 'paesaggio' e 'ambiente' per quanto teoricamente diversificate, addirittura dicotomiche, nelle rispettive contrapposte accezioni estetica-visibile-immisurabile e fisico-chimica-invisibile-misurabile, trovano spazio di convergenza nella CEP (Grosso, 2008a; Bottero, 2007). Questo è possibile assumendo la natura conoscitiva e operativa del paesaggio, "nella consapevolezza di progettare con l'imprevedibile sistemica ambientale del vivente e con gli aspetti percettivi ed estetici del fruitore" (Bottero, 2007, p. 6). Inoltre, per poter garantire un'armonizzazione nelle trasformazioni indotte sul paesaggio è necessario affrontare il progetto secondo una "prospettiva di sviluppo sostenibile" nei "processi di sviluppo sociali, economici e ambientali" (CEP, 2000, art. 1). La qualità ambientale è aspetto imprescindibile dello sviluppo sostenibile trovando applicazione ad ogni scala della progettazione ambientale (Scudo, 2012; Grosso, 2008a, p. 56).

Rifacendosi al 'terzo paesaggio' (Clément, 2005), è possibile individuare linee di convergenza verso una tecnologia ambientale del paesaggio urbano, capace di integrare la crescita dinamica della vegetazione e le sue funzioni di controllo microclimati-

co e ambientale con gli elementi artificiali, come integratori di funzioni in un modello organico di sviluppo (Grosso, 2008a). Quest'ottica mostra un forte legame con le riflessioni sulle nuove relazioni tra città-campagna che intercorrono nei nuovi paesaggi agriurbani (Bottero, 2007; Donadieu, 2006) e con le nuove frontiere della relazione tra mondo artificiale e natura (Pawlyn, 2011; Chiesa, 2010; Mateo & Sauter, 2007; Benyus, 1997; Todd & Todd, 1984).

I diversi approcci progettuali che si interessano degli spazi urbani si interfacciano con nuove esigenze, che oggi sono parzialmente riassumibili dal sempre più utilizzato termine *smart*. Parola che può significare sia una nuova intelligenza nell'organizzazione degli spazi, seguendo una razionalizzazione analogica, sia un indirizzamento verso una digitalizzazione avanzata dell'ambiente e del paesaggio (*smart landscape*). Quest'ultima può a sua volta avvenire tramite l'inserimento di layer hardware/software legati a orizzonti virtuali focalizzati, come per esempio le abusate isole digitali, oppure utilizzando i nuovi orizzonti totalizzanti dell'internet delle cose. La progettazione degli spazi urbani, luoghi in cui si connettono e si svolgono attività sociali, ora tradizionali ora vetrinizzanti (Codeluppi, 2007), rimane, tuttavia, spesso legata a strumenti tradizionali di natura morfologica, dettati da approcci estetici, e generalmente di natura implicita, sui quali le nuove

esigenze si innescano come superfetazioni. Infatti, in questi approcci la relazione tra i processi e le interazioni tra il progettista, la generazione delle forme, la valutazione e lo studio delle performance avviene generalmente per via implicita, utilizzando il quadro cognitivo dell'architetto. Tuttavia, la necessità di integrare quadri esigenziali diversificati e le opportunità indotte dai nuovi strumenti informatici, portano alla nascita di approcci espliciti alla progettazione, capaci di migliorare le interazioni tra i diversi fattori di progetto (Oxman, 2006) e la qualità finale dell'oggetto.

Infatti, gli spazi urbani sono caratterizzati, oltre che dai dettami estetico-formali, da numerosi altri fattori che ne influenzano fundamentalmente la vivibilità, l'accessibilità e l'utilizzo e che generalmente si avvalgono di propri strumenti specialistici. È in particolare il caso dell'approccio ambientale alla progettazione degli spazi, che, come affermato da Gehl (Gehl, 1987) permette di incidere significativamente sulla numerosità, sulla caratterizzazione e sulla qualità delle attività che vi vengono svolte dai fruitori. Per assicurare l'accessibilità e la vivibilità in questi paesaggi è infatti essenziale garantire condizioni di benessere e tenere in considerazione "le esigenze relative alla qualità dello specifico ambiente di vita" (CEP, 2000, relazione esplicativa).

I comportamenti delle persone sono influenzati da

moltissimi fattori, sia umani sia sociali, tra i quali si annoverano necessariamente, come ampiamente dimostrato, quelli legati alla forma e alla percezione visiva (Cassatella & Peano, 2011; Cullen, 1976; Lynch, 1964), cui si aggiungono, tuttavia, gli elementi propri della percezione di benessere o di disagio di natura ambientale, anch'essi caratterizzanti, per quanto meno considerati (Scudo, 2012; Scudo, 2007). Come ricordano alcuni studi (Dessi, 2007; Gehl, 1987) gli utenti di uno spazio tenderanno a svolgervi determinate attività proporzionalmente alla qualità ambientale dello stesso. Se le attività necessarie, come per esempio l'andare al lavoro o l'acquisto di beni di prima necessità, non sono particolarmente influenzate dalla qualità ambientale dello spazio, le attività volontarie, come per esempio la fruizione di un parco o lo shopping, avvengono esclusivamente se il paesaggio urbano e periurbano presenta un'elevata qualità. Sempre la qualità ambientale e la conseguente assenza di discomfort influenzano anche le attività sociali, favorendo l'interazione tra le persone. Ovviamente la qualità ambientale è funzione delle diverse attività previste per un determinato spazio, seguendo un necessario profilo esigenziale-prestazionale capace di generare un sistema di requisiti in cui siano inglobate strategie sostenibili e ambientali volte al miglioramento del microclima in funzione del tasso metabolico degli utenti e delle specifiche esi-

genze. La corretta progettazione ambientale dei paesaggi urbani è un fattore di grande importanza per l'ottimizzazione dell'accessibilità urbana e della sostenibilità degli spazi pubblici, diventando elemento utile per una loro ri-topizzazione anche grazie alla dipendenza e al legame con il contesto microclimatico locale. La valutazione delle condizioni ambientali di uno spazio urbano o periurbano, ai fini dell'ottimizzazione di accessibilità allo stesso, richiede, tuttavia, indicatori e relativi strumenti di verifica, sia qualitativi, sia quantitativi. In tale ottica, il presente articolo si propone di fornire un metodo di verifica prestazionale relativa alle condizioni microclimatiche.

Paesaggi urbani e qualità ambientale

Le prestazioni ambientali di un paesaggio urbano, direttamente legate alla qualità dello spazio in progetto o in esame, sono analizzabili verificando il grado di soddisfacimento che gli utenti mostrano nei confronti di determinate esigenze dettate dal comfort ambientale. In questo senso l'approccio proprio della progettazione tecnologico-ambientale può venire in aiuto poiché basato su una visione esigenziale-prestazionale. Questo approccio consolidato anche a livello italiano (UNI 8289:1981; UNI 8290:1981) viene generalmente applicato al comparto edilizio, per quanto recenti studi mostrino l'affinità con la progettazione urbana (Dessi, 2007;

Scudo, 2007; Martincigh, 1998). È possibile individuare sette classi esigenziali – sicurezza, benessere (comfort), fruibilità, aspetto, gestione, integrabilità e salvaguardia dell'ambiente – che andranno a loro volta suddivise in classi di requisiti popolate dagli specifici requisiti e indicatori di performance.

Il presente contributo si focalizza principalmente sulla classe esigenziale del benessere e, in particolar modo, tra le diverse classi di requisiti (visivi, acustici, termoigrometrici ecc.) sul comfort termico proponendo un approccio sintetico basato sulle dinamiche di soleggiamento e sull'esposizione/schermatura da vento. Il metodo proposto, volto alla costruzione della matrice microclimatica di sito, andrebbe integrato con ulteriori metodologie specifiche per poter migliorare ulteriormente la qualità ambientale e la fruibilità indotta dal benessere psicofisico dei paesaggi urbani. Il metodo proposto fa riferimento all'effetto di ostacoli a spigolo vivo quali gli edifici. Tuttavia, l'approccio è estendibile anche a contesti periurbani e rurali, scontando una minore precisione nel calcolo degli effetti fluidodinamici. In tali casi, l'analisi è più di tipo qualitativo e si può basare su esperimenti e misure sul campo quali quelle citate da Grosso (Grosso, 2011) e Geiger (Geiger, 1950). Si rimanda pertanto ai numerosi testi di approfondimento, quali per esempio (Grosso, 2011; Dessi, 2007; Scudo, 2007; Grosso et al., 2005).

La matrice microclimatica di sito

Un importante strumento di progetto per la corretta localizzazione e programmazione degli spazi urbani, capace di adattarsi alle diverse funzioni, come per esempio sostare, spostarsi, fare sport o leggere, è costituito dalla matrice microclimatica di sito. Questa, introdotta da due studiosi americani (Brown e Dekay, 2001) e adattata da Grosso (Grosso, 2011), permette di localizzare correttamente, secondo un'impronta qualitativa volta alla sostenibilità e alla bioclimatica, le diverse funzioni previste in fase di progetto, siano esse outdoor o indoor. Lo strumento è un valido supporto metaprogettuale alla localizzazione delle funzioni volto all'ottimizzazione del comfort nei paesaggi urbani aumentando di conseguenza l'accessibilità e la fruibilità degli stessi. Essa può essere utilizzata anche per studiare la localizzazione e l'orientamento di nuovi edifici nonché ottimizzare le distanze reciproche e l'influenza sul potenziale di irraggiamento solare e di esposizione al vento tra diversi corpi di fabbrica.

La costruzione di una matrice microclimatica di sito prevede la sovrapposizione grafica dei risultati delle analisi di ombreggiamento e scie da vento sul sito di progetto attribuendo, a seconda della funzione in oggetto, un punteggio relativo alla percezione di comfort attesa da parte dell'ipotetico utente. Generalmente la matrice è costruita su un piano

virtuale posto all'altezza del terreno, per quanto sia possibile procedere ad altezze differenti o produrre una matrice tridimensionale del sito di progetto. La scelta dipende dalle specifiche esigenze, ricordando, tuttavia, che analisi tridimensionali richiedono investimenti maggiori in termini di tempo, costo e complessità, potendo necessitare di software CFD (*Computational Fluid Dynamics*) tridimensionali. È consigliabile procedere anche con analisi su piani verticali generalmente sovrapposti alle facciate, soprattutto per valutare le influenze reciproche tra diversi edifici.

La matrice microclimatica si modifica nel tempo seguendo la posizione del sole nel corso dell'anno e delle diverse ore del giorno e i cambi stagionali (o mensili, giornalieri, orari) della direzione prevalente del vento. Tuttavia, al fine di rendere possibile la procedura di calcolo si considerano come matrici rappresentative della stagione invernale e di quella estiva quelle calcolate nei giorni estremi (solstizi) al mattino e al pomeriggio. Nel nostro emisfero risultano quindi da calcolare le matrici del 21 dicembre alle ore 10:00 e alle ore 14:00 e del 21 giugno alle ore 8:00 e 16:00. È tuttavia possibile utilizzare un criterio differente basato sul giorno più caldo e più freddo dell'anno, stimato seguendo le indicazioni climatiche deducibili dall'analisi degli anni tipo locali o utilizzando come riferimento generale il 21 luglio e il 21

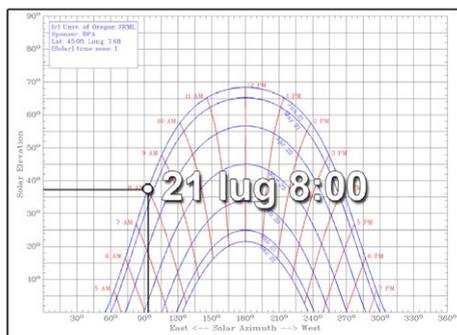
gennaio alle ore 9:00, 12:00 e 15:00 (Brown e Dekay, 2001). Soprattutto se si procede utilizzando specifici software per il calcolo dell'ombreggiamento, occorre prestare attenzione alla definizione dell'orario riferendosi chiaramente all'ora solare del meridiano locale o all'ora del meridiano di riferimento del fuso orario utilizzato.

Modalità di costruzione della matrice microclimatica di sito

La costruzione della matrice microclimatica di sito prevede, in seguito alla definizione del sito di indagine, i seguenti passaggi (Fasi):

1. la definizione del contesto di indagine e dei vincoli posti dall'ambiente costruito e naturale;
2. la definizione della precisione del calcolo tramite la risoluzione della discretizzazione spaziale del sito in base ad una griglia quadrata o rettangolare dimensionata a seconda delle esigenze (per esempio 5x5 m);
3. l'analisi dei percorsi solari e dell'ombreggiamento nei diversi giorni e nelle diverse ore rappresentative;
4. l'analisi stagionale delle zone in nucleo di scia (calma) di vento (o eventuali analisi di diversa natura temporale, per esempio le brezze giorno-notte);
5. la sovrapposizione dei risultati grafici delle due analisi precedenti di cui ai punti 3 e 4 sulla griglia

Torino

Disegno profilo d'ombra

azimut solare = 93.2°

elevazione = 37.3°

definita al punto 2, al fine di classificare ogni cella seguendo una matrice 2x2 delle condizioni microclimatiche di sito (sole-calma; sole-vento; ombra-calma; ombra-vento). Il processo va ripetuto per tutte le ore e i giorni rappresentativi definiti ai punti precedenti;

6. l'assegnazione di un punteggio numerico alle quattro classi identificate in base alle attività previste da progetto per ogni matrice sviluppata al punto 5;

7. la costruzione delle matrici stagionali di sintesi.

Si cercherà di seguito di dettagliare ogni singolo punto al fine di chiarificare le modalità di applicazione dello strumento in oggetto.

FASE 1

Identificata l'area di indagine e/o di progetto, si procede con la definizione dei parametri e dei vincoli al contorno, costituiti da edifici, alberi, specifiche conformazioni geomorfologiche e da ogni elemento capace di influenzare il contesto microclimatico di sito modificandone le dinamiche di soleggiamento e l'esposizione al vento (fase 1). Ogni vincolo verrà studiato secondo parametri dimensionali e in base all'orientamento rispetto al sito, senza dimenticare eventuali variazioni geometriche stagionali (es. alberi caducifoglie) o fenomeni di permeabilità.

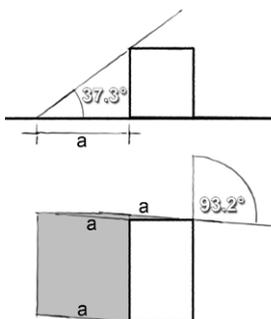


Fig. 1 – Identificazione dell'azimut e dell'elevazione solare per un preciso istante utilizzando il diagramma dei percorsi solari della località di analisi e successivo tracciamento manuale del profilo d'ombra (elaborazione a cura degli autori).

FASE 2

Il secondo punto di analisi (fase 2), prevede la discretizzazione dello spazio di progetto/indagine suddividendolo secondo una griglia, generalmente quadrata, dimensionata in funzione delle esigenze specifiche. Si consiglia, per esempio, di utilizzare un passo di 5m per analisi generali, una maglia più fitta nel caso si debba indagare la disposizione di una panchina o di un sentiero, o una maggiore dimensione della griglia per analisi di carattere territoriale. È anche possibile utilizzare un passo variabile della griglia, raffinandola solo in alcune aree specifiche in funzione di peculiari attività o condizioni al contorno.

FASE 3

Lo studio delle dinamiche delle ombre (fase 3) è di facile esecuzione. È possibile utilizzare numerosi strumenti informatici capaci di riprodurre i profili d'ombra di forme complesse e molto articolate. Per esempio si possono utilizzare Ecotect™, SketchUp-Pro, specifici plug-in di Rhinoceros™, Vasari e GreenBuilding Studio. Queste analisi possono essere condotte anche a livello territoriale studiando l'irraggiamento solare sulle superfici, per esempio tramite software GIS. Il calcolo manuale è, tuttavia, possibile per quanto, specialmente per forme complesse e articolate, possa richiedere molto tempo.

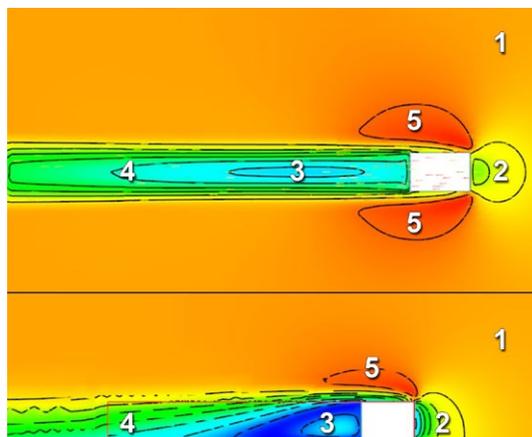


Fig. 2 – Modifiche sulla velocità di un flusso d'aria indotte dalla presenza di un ostacolo (elaborazione a cura degli autori).

Analisi con software CFD tridimensionale (Karalit CFD)
Scie di vento e zone di calma

LEGENDA

1. Flusso indisturbato
2. Riduzione della velocità sul lato sopravvento
3. Cuore di scia o zona di calma corrispondente alla massima riduzione del vento
4. Scia completa o zona di riduzione sottovento
5. Zona di accelerazione della velocità

Lo studio dell'ombreggiamento su un sito prevede in primis di identificare la posizione del sole nell'ora e nel giorno di analisi per la specifica località, definita tramite due valori: l'azimut solare e l'elevazione. Questo procedimento può avvenire tramite formule analitiche che utilizzano la declinazione solare, la latitudine e l'angolo orario solare, oppure utilizzando appositi diagrammi riportanti i percorsi solari nel corso dell'anno per le coordinate del sito di progetto. Ci si può avvalere di profili forniti dall'amministrazione o calcolati tramite ausili informatici, utilizzando per esempio il servizio fornito dall'università dell'Oregon. Identificata la posizione del sole, si procede a tracciare l'ombra sul piano portata dalle ostruzioni (fig. 1). Un ulteriore metodologia si avvale di strumenti grafici, basati sui diagrammi medi mensili orari di ombreggiamento per le diverse latitudini, così come descritto da Grosso ne *Il raffrescamento passivo degli edifici* (2011). A prescindere dalla metodologia, il procedimento deve essere effettuato per i diversi periodi di calcolo.

FASE 4

Lo studio dei venti (fase 4) è utilizzato, nel caso della matrice microclimatica di sito, per definire le zone prevalentemente esposte o protette dai venti dominanti stagionali. Quando un flusso d'aria incide su un ostacolo viene modificato come illustra-

to in figura 2. Questa analisi è importante per localizzare correttamente le attività esterne in funzione dell'effetto schermante degli edifici sul comfort termico, permette inoltre di valutare le zone in cui i freddi venti invernali vengono schermati da ostacoli riducendo le perdite termiche di eventuali corpi di fabbrica o chioschi e aiuta a valutare la distanza corretta tra gli edifici per massimizzare il potenziale da ventilazione naturale. Ai fini di questa specifica applicazione, si tralascia l'andamento delle pressioni, utile per esempio per il calcolo dei flussi d'aria indoor da ventilazione naturale, per concentrarsi sull'andamento delle velocità nei pressi dell'ostacolo. La matrice suddivide il sito di progetto classificandolo in le zone esposte al vento dominante e in zone in nucleo di scia. Con nucleo di scia di vento si intende un'area all'interno della scia sottovento nella quale la velocità del vento subisce una riduzione pari o superiore al 50% rispetto al flusso libero a causa dell'influenza dell'ostacolo considerato (Grosso, 2011; Boutet, 1987).

La figura 3 riporta un'applicazione progettuale della sola analisi dei venti dimostrando come sia possibile integrare armonicamente le esigenze di natura sostenibile/ambientale con le altre componenti di progetto.

L'analisi stagionale delle scie di vento può avvenire seguendo diverse modalità di calcolo. È possibile ap-

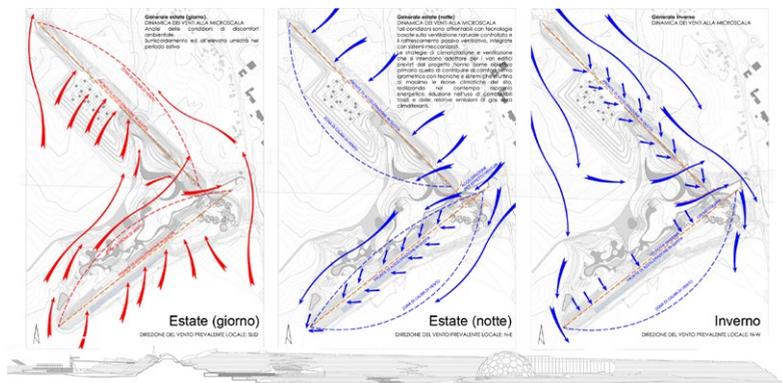


Fig. 3 – Studio delle dinamiche dei venti alla microscala con individuazione delle zone di calma. Rielaborata dalla tavola di consulenza ambientale sviluppata per il Concorso di idee 'Serbariu minerario' 2009 dal gruppo di progetto S.E.R.B.A.R.I.U. (arch. M.I. Cardillo, consulente ambientale prof. M. Grosso).

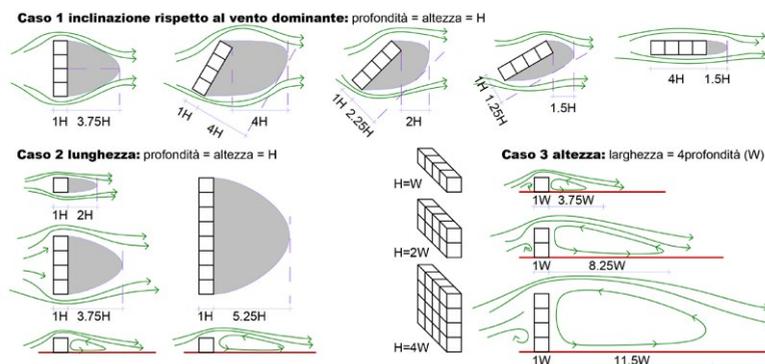


Fig. 4 – Metodi schematici per la determinazione della profondità della zona di calma sottovento dedotti da analisi condotte in galleria del vento (rielaborazione degli schemi proposti da Boutet, 1987 e Benjamin & Evans, 1957).

applicare un metodo non analitico che consiste nel disegnare i flussi di vento ipotizzandone l'andamento in presenza di un ostacolo (Brown e Dekay, 2001). Si consiglia, tuttavia, di costruire le scie di vento utilizzando soluzioni più rigorose. In particolare è possibile identificare la geometria sul piano di terra del nucleo di scia di vento in funzione della sua profondità rispetto alla facciata sottovento dell'ostacolo lungo la direzione del vento e quella perpendicolare alla facciata longitudinale sottovento. Il valore di questa profondità dipende dalle dimensioni relative dell'ostacolo e può essere calcolata utilizzando fattori di correlazione derivati da analisi di fitting su set di dati prodotti in galleria del vento (Grosso, 2011; Grosso, 2008b; Boutet, 1987; Evans, 1957). La profondità della zona di calma (o nucleo di scia) può essere dedotta utilizzando gli schemi riportati in letteratura, si veda per esempio la figura 4, o calcolata utilizzando

il metodo di seguito proposto basato sullo stesso database.

È possibile valutare la profondità del nucleo di scia (fase 4) in cinque passaggi:

- definizione della direzione prevalente del vento (almeno stagionale);
- definizione delle dimensioni relative dell'ostacolo utilizzando come modulo l'altezza, approssimandone la forma ad un parallelepipedo (fig. 5)
 $L = l/h$, $W = w/h$, $H = h$ dove: L , W e H sono la lunghezza, profondità e altezza relative mentre l , w e h sono rispettivamente la lunghezza, profondità e altezza reale espressa in metri;
- definizione della profondità della zona di calma lungo la direzione del vento dominante – P_c – utilizzando il grafico riportato in figura 6;
- definizione della profondità relativa del nucleo di scia rispetto all'ostacolo. Se la direzione del vento

Coefficiente	Angolo di incidenza del vento rispetto alla facciata sopravento principale [°]				
	0	30	45	60	90
<i>Edificio parallelepipedo a pianta rettangolare</i>					
n	1	1.07	0.53	0.40	0.40
o	-	1.07	0.60	0.33	-
<i>Edificio parallelepipedo a pianta quadrata</i>					
n	1	1.05	1.375	1.05	1
o_s	-	0.456	1	1	-
o_i	-	1	1	0.456	-

Tab. 1 – Fattori numerici di correzione per le diverse inclinazioni della facciata sopravento rispetto alla direzione del vento locale prevalente (elaborazione a cura degli autori).

è perpendicolare alla facciata longitudinale dell'ostacolo, la profondità del nucleo di scia a terra – $P_c(d)$ – è pari a P_c . Se la direzione del vento è obliqua rispetto alla facciata sottovento, si utilizzano i seguenti fattori numerici di correzione, da applicarsi geometricamente come indicato in figura 7:

- per un ostacolo parallelepipedo a base rettangolare si calcola la profondità del nucleo di scia lungo la direzione del vento, a partire dallo spigolo opposto a quello sopravento, utilizzando il fattore di conversione n ($P_{c(n)} = P_c \cdot n$) e la profondità del nucleo di scia lungo la normale alla facciata sottovento ($P_{c(o)} = P_c \cdot o$). I valori n e o in funzione della direzione del vento sono listati in tabella 1;
- per un ostacolo parallelepipedo a base quadrata si calcola la $P_c(n)$ come nel caso precedente e le due profondità del nucleo di scia rispettivamente in direzione normale alla facciata sottovento laterale alla facciata sopravento ($P_{c(os)} = P_c \cdot os$) e perpendicolarmente alla facciata sottovento opposta alla facciata sopravento ($P_{c(oI)} = P_c \cdot ol$). I parametri n , os e ol sono desumibili dalla tabella 1;

- definizione del valore assoluto in metri della profondità del nucleo di scia moltiplicando i valori ottenuti per l'altezza dell'edificio (h) (profondità = $P_{c(x)} \cdot h$, dove x sta per la profondità lungo la direzione considerata, sia essa d , n , o , os o ol).

Definita la profondità del nucleo di scia è possibile disegnare geometricamente la zona di calma sulla griglia di analisi. Questo metodo semplificato può essere applicato a ostacoli che rispettino le seguenti condizioni al contorno: $0,12 \leq W \leq 10$ e $1 \leq L \leq 8$. Quando l'oggetto in esame supera questi limiti è possibile, entro certi limiti, utilizzare i parametri più vicini all'interno dei valori della figura 6. Infine, nel caso in cui l'intorno presenti geometrie complesse, numerosi ostacoli non isolati o edifici di elevate dimensioni (come nel caso dei grattacieli), si consiglia di utilizzare un software CFD per il calcolo dettagliato della zona di calma. La figura 8 mostra un'analisi delle scie di vento, nel caso invernale e estivo, per uno specifico sito di progetto localizzato a Melbourne in Australia.

FASE 5

Definito l'ombreggiamento e la zona di calma da vento sul piano di analisi per l'ora e il giorno considerati, è possibile procedere con la sovrapposizione dei risultati sulla matrice di sito (fase 5). Si vengono così a creare quattro classi di combinazione: ombreggiato-in scia; ombreggiato-ventilato; soleggiato-in scia; soleggiato-ventilato. Lo stesso procedimento viene effettuato per tutte le diverse analisi puntuali. La figura 9 illustra questo punto avvalendosi di un intorno semplificato.

Calcolo della profondità del cuore di scia

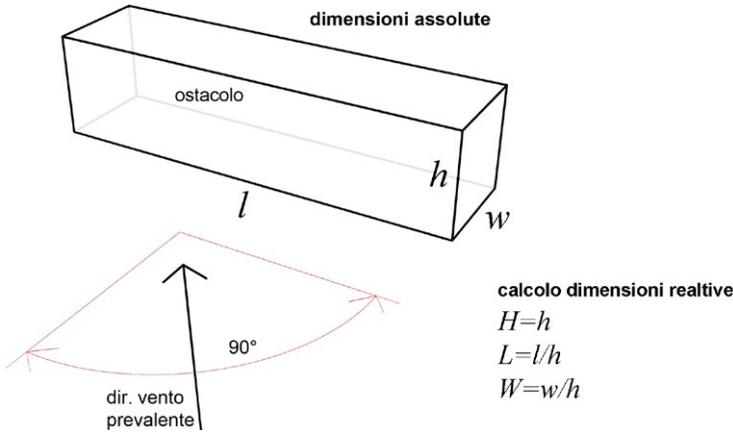


Fig. 5 – Definizione delle dimensioni assolute e relative di un ostacolo. Si assume come l la facciata di maggiori dimensioni posta sopravvento (elaborazione a cura degli autori).

FASE 6

A seguito della definizione della matrice per classi, si procede ad assegnare ad ogni combinazione un punteggio numerico in funzione dell'attività sulla quale si vuole condurre l'analisi di priorità vocazionale sul sito (fase 6). Questo procedimento può essere effettuato più volte in funzione dell'attività che si intende analizzare utilizzando le stesse matrici ottenute al punto 5. I valori numerici possono essere introdotti sulla base dei giudizi proposti nella tabella 2.

FASE 7

Definite le matrici numeriche per ogni istante di analisi preso in considerazione, si può procedere con la somma dei valori posti nelle celle omologhe delle diverse matrici per ottenere matrici sintetiche stagionali o annuali capaci di fornire i desiderati suggerimenti vocazionali/funzionali (fase 7), come è per esempio mostrato in figura 10.

Variazione della profondità di calma in funzione di lunghezza e larghezza (H=1)

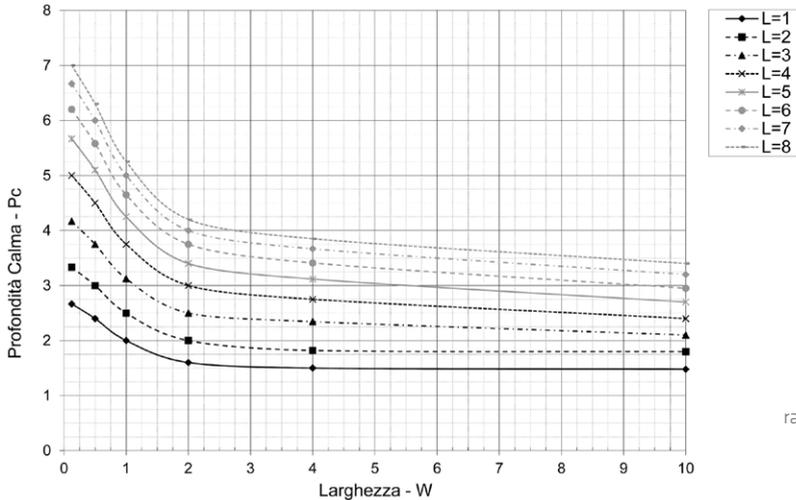
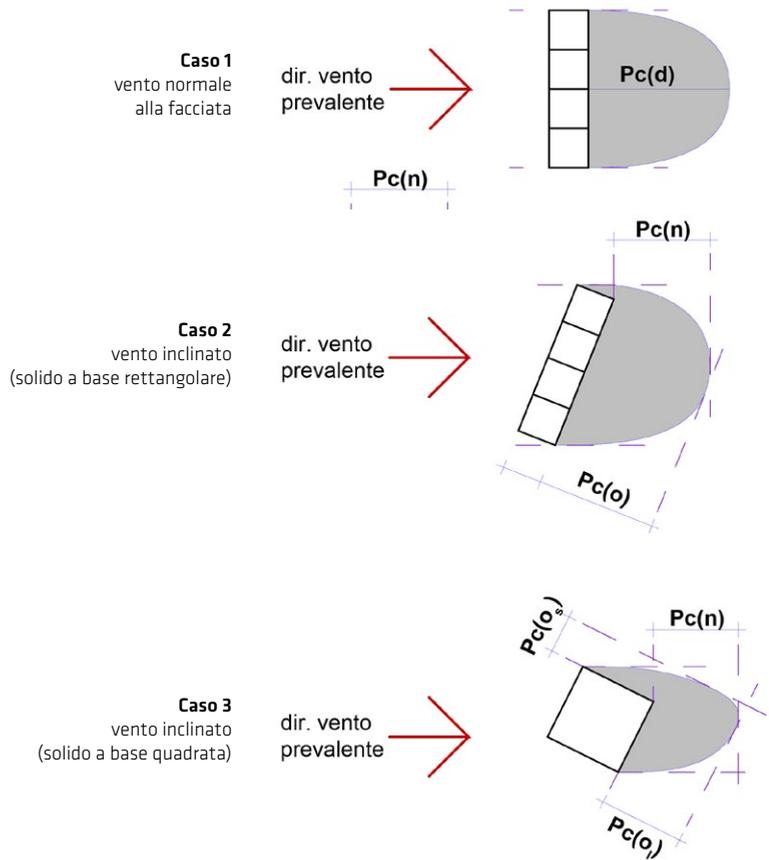


Fig. 6 – Grafico per il calcolo della profondità del nucleo di scia (parametro Pc) in funzione dei rapporti relativi tra altezza, imposta come modulo unitario, lunghezza e larghezza dell'ostacolo in esame (elaborazione a cura degli autori).

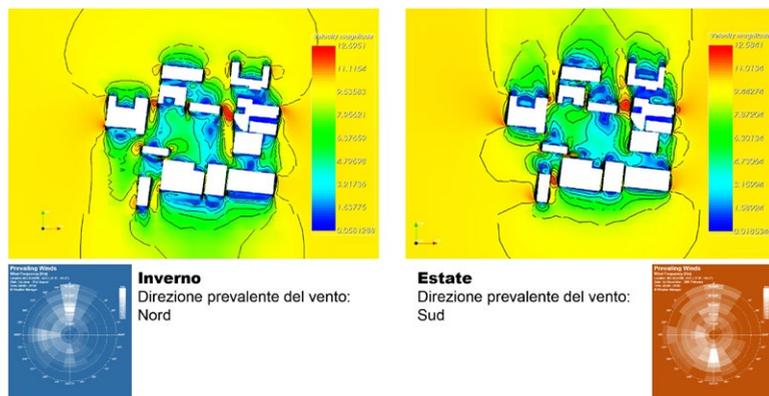
Fig. 7 – Definizione grafica per il calcolo della profondità di scia utilizzando i fattori numerici di correzione in funzione dell'angolo di incidenza del vento dominante sulla facciata principale dell'ostacolo (elaborazione a cura degli autori).



Attività		Periodo	Relazione matrice microclimatica e condizioni di comfort			
			ombra-scia	ombra-vento	sole-scia	sole-vento
Basso tasso metabolico	Sostare Passeggiare	Inverno	Sfavorevole	Peggior	Ottimale	Buono
		(vento freddo)	Buono	Peggior	Ottimale	Sfavorevole
		Estate	Ottimale	Buono	Peggior	Sfavorevole
		(umidità elevata)	Sfavorevole	Ottimale	Peggior	Buono
Medio tasso metabolico	Camminare veloci Corsa debole	Inverno	Sfavorevole	Peggior	Buono	Ottimale
		(vento freddo)	Buono	Peggior	Ottimale	Sfavorevole
		Estate	Buono	Ottimale	Peggior	Sfavorevole
		(umidità elevata)	Sfavorevole	Ottimale	Peggior	Buono
Alto tasso metabolico	Correre veloci Fare ginnastica	Inverno	Peggior	Sfavorevole	Buono	Ottimale
		(vento freddo)	Buono	Peggior	Ottimale	Sfavorevole
		Estate	Buono	Ottimale	Peggior	Sfavorevole
		(umidità elevata)	Sfavorevole	Ottimale	Peggior	Buono

Tab. 2 – Giudizi di valore vocazione in base all'attività prevista derivati dall'interazione tra le analisi ambientali derivanti dalla matrice microclimatica di sito e le condizioni di comfort per la specifica funzione (elaborazione da Grosso 2008b).

Fig. 8 – Calcolo delle scie di vento sul sito della nuova facoltà di architettura della città di Melbourne, Australia, in base alle direzioni dei venti dominanti estivi e invernali. Calcolo effettuato utilizzando il software Karalit CFD (elaborazione a cura degli autori – corrispettivo tradotto in inglese è inserito negli atti del convegno *Le vie dei mercanti 2015* in corso di pubblicazione – Grosso, Chiesa, Nigra 2015).

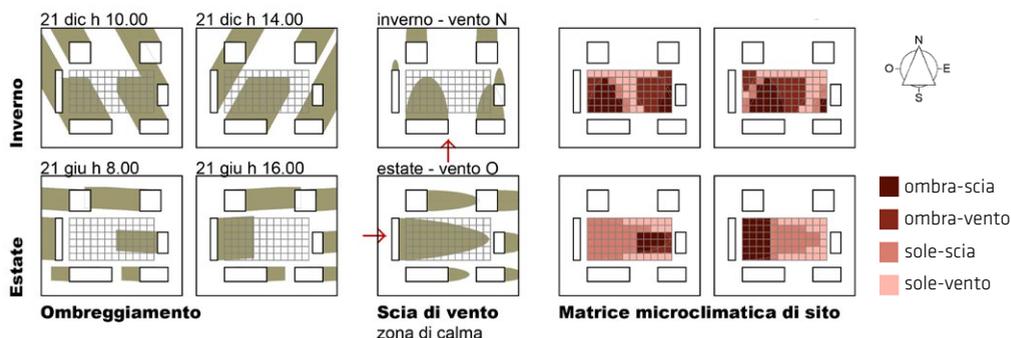


Conclusioni

Lo strumento della matrice microclimatica di sito permette di valutare e suggerire il corretto dimensionamento e l'ottimale posizione degli oggetti e delle funzioni principali nell'ambiente urbano sotto il profilo del comfort termico ambientale. Questo aspetto va considerato come elemento integrato nel progetto del paesaggio urbano, in un'ottica interdisciplinare e complessa nella quale si devono integrare le diverse chiavi progettuali per mirare ad ottimizzare la qualità e l'accessibilità degli spazi. L'attenzione alla progettazione ambientale, di cui il comfort termico costituisce una classe di esigenze, è necessaria per migliorare la qualità dei paesaggi nel momento della loro definizione formale e suggerisce possibili orientamenti geomorfologici in linea con le crescenti esigenze di sostenibilità e sviluppo sostenibile.

Fonti bibliografiche

- Benyus J.B. 1997, *Biomimicry. Innovation Inspired by Nature*, Harper Collins, New York.
- Brown G.Z., Dekay M. 2001, *Sun, Wind & Light*, John Wiley & Sons, New York.
- Bottero M. 2007, *Ambiente e Paesaggio*, «Il Progetto Sostenibile», 14, pp. 4-10.
- Boutet T.S. 1987, *Controlling Air Movement. A Manual for Architects and Builders*, McGraw-Hill, New York.
- Cassatella C., Peano, A. (a cura di) 2011, *Landscape Indicators. Assessing and Monitoring Landscape Quality*, Springer, Nederland.
- Chiesa G. 2014, *Luoghi e non luoghi di ritrovo giovanile*, «Insegnare», vol. 39.
- Chiesa G. 2010, *Biomimetica, tecnologia e innovazione per l'architettura*, Celid, Torino.
- Chiesa G., La Riccia L. 2013, Dalla rappresentazione alle rappresentazioni di paesaggi e territori, «Planum», vol.2, no.27.
- Clément G. 2005, *Manifesto del Terzo paesaggio*, Quodlibet, Macerata (edd. origg. 2004).
- Codeluppi V. 2007, *La vetrinizzazione sociale. Il processo di spettacolarizzazione degli individui e della società*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Convenzione Europea del Paesaggio*, traduzione a cura di Manuel R. Guido e Daniela Sandroni dell'Ufficio Centrale per i Beni Ambientali e Paesaggistici, <http://www.bap.beniculturali.it/attivita/tutela_paes/convenzione.html> (06/08).
- Council of Europe 2000, *European Landscape Convention*, «European Treaty Series», 176, Firenze.
- Cullen G. 1976, *Il Paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*, Calderini, Bologna (edd. origg. 1961).
- Dessi V. 2007, *Progettare il comfort urbano, Soluzioni per un'integrazione tra società e territorio*, Sistemi Editoriali, Napoli.
- Donadieu P.D. 2006, *Campagne urbane. Una nuova proposta di paesaggio della città*, Donzelli Editore, Roma (edd. origg. 1998).
- Evans B.H. 1957, *Natural Air Flow Around Buildings*, Research report no. 59, Texas Engineering Experiment Station, College Station, Texas.



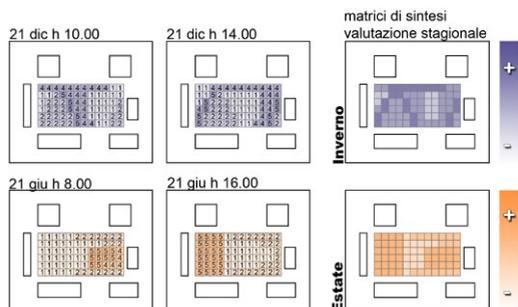
in alto

Fig. 9 – Costruzione della matrice microclimatica di sito per un sito esemplificativo posto a 45°N di latitudine.

In questo esempio i venti locali predominanti provengono da Sud per la stagione invernale e da Ovest nel caso estivo (elaborazione a cura degli autori).

a fianco

Fig. 10 – Calcolo delle matrici sintetiche stagionali per localizzare attività a basso tasso metabolico sul sito definito in Figura 9 (elaborazione a cura degli autori).



Attività		Periodo	Relazione matrice microclimatica e condizioni di comfort			
			ombra-scia	ombra-vento	sole-scia	sole-vento
Basso tasso metabolico	Sostare Passeggiare	Inverno	Sfavorevole	Peggior	Ottimale	Buono
		Estate	Ottimale	Buono	Peggior	Sfavorevole
Ottimale		Buono	Sfavorevole		Peggior	
5		4	2		1	

Gehl J. 1987, *Life between buildings: Using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York.

Geiger R. 1950, *The Climate near the Ground*, Harvard University Press, Cambridge.

Girardin F., Calabrese F., Fiore F.D., Ratti C., Blat J., 2008, *Digital footprinting: Uncovering tourists with user-generated content*, «IEEE Pervasive Computing», vol. 7, no. 4, pp. 36-43.

Grosso M. 2011, *Il Raffrescamento passivo degli edifici*, 3rd ed. Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Grosso M. 2008a, L'evoluzione della dialettica ambiente/paesaggio e il ruolo della tecnologia dell'architettura, in Ginelli E. (a cura di) 2008, *La ricerca a fronte della sfida ambientale. Materiali del III Seminario Osdotta*, Firenze University Press, Firenze.

Grosso M. 2008b, *La progettazione bioclimatica*, in *Architettura sostenibile*, Castelli, L. (a cura di), Utet, Torino.

Grosso M., Peretti G., Piardi S., Scudo G. (a cura di) 2005, *Progettazione ecocompatibile dell'architettura. Concetti e metodi, strumenti di analisi, esempi applicativi*, Sistemi editoriali, Es-selibri, Napoli.

Krier R. 1996, *Lo spazio della città*, Città studi edizioni, Milano (edd. origg. 1975).

Lynch K. 1964, *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia (edd. origg. 1960).

Martincigh L. 1998, *Qualità e sicurezza: un obiettivo per la città*, «Paesaggio urbano», 2.

Mateo J.L., Sauter F. (a cura di) 2007, *Architectural Papers III: Natural Metaphor. An Anthology of Essays on Architecture and Nature*, Actar, Barcelona.

Oxman R. 2006, *Theory and design in the first digital age*, «Design Studies», vol. 27, pp. 229-265.

Pawlyn M. 2011, *Biomimicry in Architecture*, RIBA Publishing, London.

Scudo G. (a cura di) 2012, 8. *Ambiente Esterno*, in *Almanacco dell'architetto*, AAVV, vol. 2, Proctor Edizioni, Bologna, pp. 900-971.

Scudo G. 2007, *Prefazione*, in *Progettare il comfort urbano. Soluzioni per un'integrazione tra società e territorio*, V. Dessi (a cura di), Sistemi Editoriali, Napoli.

Sennett R. 2006, *Il declino dell'uomo pubblico*, Bruno Mondadori, Milano (edd. origg. 1974).

Todd N.J., Todd J. 1984, *Bioshelters, Ocean Arks, City Farming. Ecology as the Basis of Design*, Sierra Club Books, San Francisco.

Rendere le città accessibili per tutti

Iginio Rossi

Urbit, Urbanistica Italiana (Istituto Nazionale di Urbanistica) iginiorossi@teletu.it

Abstract

In Italia le città frequentemente risultano inaccessibili. Non è facile muoversi, in particolare se si è disabili, anziani, bambini. Politiche inadeguate e burocrazia miope complicano l'uso dei servizi. La crisi economica rende tutto sempre più costoso e amplia la forbice tra incipienti e ricchi. Relazioni umane squalificate e mancanza di solidarietà rendono la vita scadente. La conseguenza di queste condizioni porta le persone a chiudersi nel loro guscio per un senso d'insicurezza. L'incontro tra individui e comunità si riduce e avviene sempre meno. Per riuscire a mutare questo quadro un contributo può arrivare dal confronto tra punti di vista riferiti a scelte della pianificazione urbanistica, soluzioni della progettazione urbana, esperienze di chi vive le forme di disabilità, politiche e strategie delle amministrazioni pubbliche virtuose, ma sono necessarie anche nuove prospettive di ricerca.

Parole chiave

Accessibilità integrata delle città, pianificazione e progettazione condivise, fruizione strutturale e percettiva, rigenerazione urbana sostenibile.

Abstract

In Italy cities are frequently inaccessible. It is not easy to move, especially if you are disabled, elderly, children. Inadequate policies and short-sighted bureaucracy complicates the use of services. The economic crisis makes it more and more expensive and widens the gap between rich and poor. Human disqualified relations and lack of solidarity make life poor. The consequence of these conditions leads people to shut in their shells to a sense of insecurity. The meeting between individuals and communities is reduced and is always less. In order to change this picture a contribution can come from a comparison of points of view related to the choices of urban planning, urban design solutions, experiences of those living forms of disability, policies and strategies of virtuous government, but are also required new research perspectives.

Keywords

Integrated city accessibility, shared planning and design, structural and perceptual use, sustainable urban regeneration.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16733 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Questo testo affronta materie varie che però riguardano quell'unica dimensione problematica che è possibile sintetizzare con il traguardo di rendere le città più accessibili. Un tema ancora poco esplorato nella ricerca e nelle pratiche di pianificazione urbanistica, nonostante le normative in materia possano ritenersi oggi ampiamente consolidate in ambito internazionale e nazionale. Il lavoro si propone d'evidenziare le principali lezioni apprese dal convegno di Urbanpromo¹, sintetizzando il contributo dei relatori e in conclusione indica alcune prospettive di ricerca che si stanno avviando all'interno di Urbit.

In Italia, la costruzione delle città, ma anche la manutenzione, come appare dall'osservazione degli strumenti prodotti attraverso i piani e i programmi delle amministrazioni territoriali, sembra impegnata solo nell'eliminazione delle barriere architettoniche tralasciando quadri complessivi e il coordinamento con le politiche sociali. Manca quella connessione tra opere e azioni che l'approccio maggiormente integrato impone. La previsione a bilancio di un montascale meccanico in un edificio pubblico raramente è abbinata all'investimento per azioni informative indirizzate agli utenti e condivise con i servizi presenti nella struttura, per programmi formativi rivolti agli addetti, per studi sulle condizioni di accessibilità a monte e a valle del dispositivo ma anche sulle caratteristiche tecniche che deve avere

lo stesso dispositivo per essere in grado di sopportare il carico delle nuove carrozzine elettriche.

La normativa vigente ha connotazioni di flessibilità ed ha anche lo scopo di sviluppare, da parte dei progettisti e dei produttori, l'interesse per il risultato finale e per il confronto tra le diverse soluzioni tecniche al fine di aumentare, conseguentemente, la soddisfazione degli utenti reali. Pertanto queste norme devono essere considerate non in modo statico ma come importante punto di partenza, per un continuo e proficuo atteggiamento di ricerca, sperimentazione e verifica delle soluzioni da parte dei tecnici e degli utenti. Si è voluto cioè superare la logica di prescrivere vincoli e misure assolute e di stabilire standard dimensionali troppo rigidi, definiti una volta per tutti e destinati specificamente a chi deve usare la sedia a rotelle (Vescovo, 1997). Tra gli stessi soggetti che subiscono questi malfunzionamenti non c'è quella coesione nelle azioni di protesta, proposta e di sensibilizzazione che si dovrebbe avere per riuscire ad essere più incisivi.

Eliminare questi difetti è possibile attraverso una visione a medio-lungo termine in grado d'indirizzare politiche, strategie, azioni che spesso appaiono incoerenti e purtroppo sono incapaci di affrontare le molteplici esigenze delle persone. Con l'obiettivo di sviluppare una disamina integrata sull'accessibilità degli spazi pubblici, nell'edizione 2014 di Urbanpro-

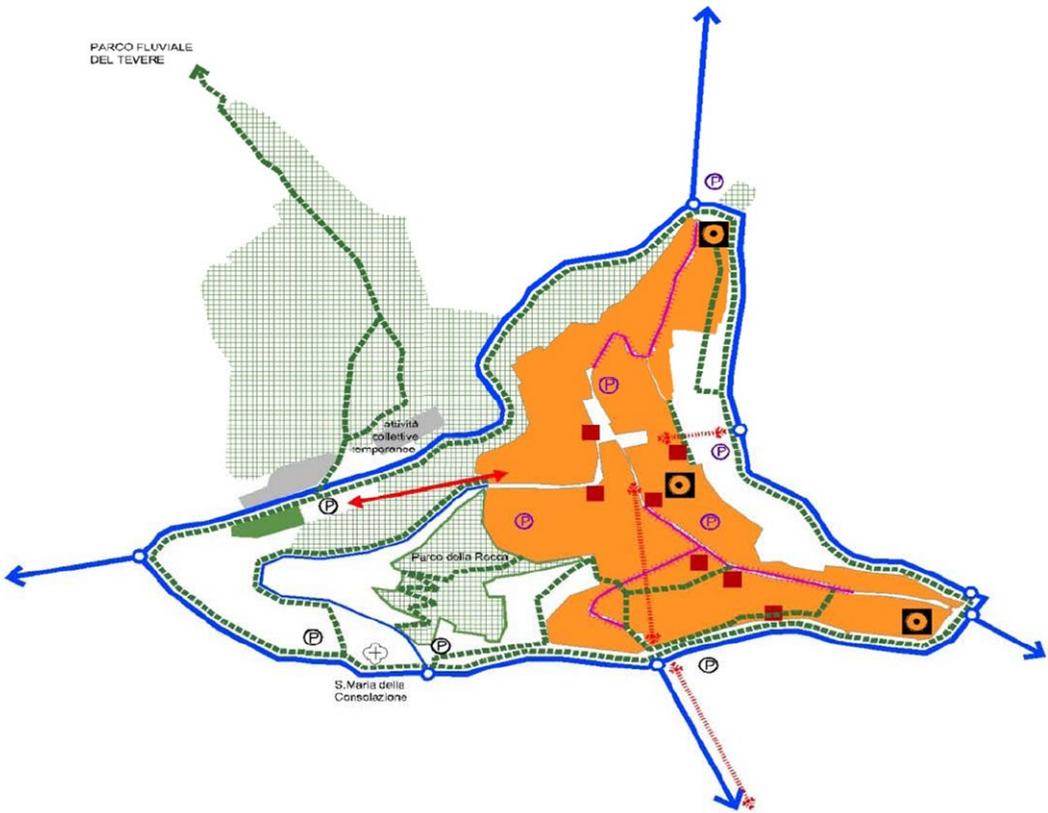


Fig. 1a, 1b – Documento Programmatico del PRG di Todi, Azione strategica integrata centro storico.

mo – la manifestazione annuale dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, INU, dedicata alle trasformazioni urbane, al *social housing*, al marketing urbano, alle *smart city* e all'energia e sostenibilità – si è tenuto l'incontro *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*. Il confronto ha seguito punti di vista articolati nelle scelte della pianificazione urbanistica ragionando sui criteri e gli strumenti per perseguire la fruizione di tutti (Nigro, 2014), nelle soluzioni della progettazione urbana occupandosi dell'accessibilità strutturale e percettiva (Monzeglio, 2014), nell'esperienza di chi vive le forme di disabilità indagando i luoghi per tutte le persone (Raffaelli, 2014), nelle politiche e strategie delle ammi-

nistrazioni pubbliche virtuose come sono quelle di Stoccolma in cui l'accessibilità integrata non è un'utopia (Giovannone, 2014).

La disamina sull'accessibilità parte dalla legge del 2009 che, ratificando la Convenzione delle Nazioni Unite del 2006 sui diritti delle persone con disabilità², ha avviato i processi per attuare modificazioni e adeguamenti assegnando all'accessibilità il ruolo centrale per assicurare le condizioni di pari opportunità derivanti da un progetto per tutti attraverso soluzioni ragionevoli e accomodanti. Con la dichiarazione universale, l'accessibilità assume un valore che definisce e misura la qualità urbana complessiva, però in un'ottica di contiguità tra gli insediamenti e di comunione tra i tessuti.

LEGENDA*Insedimenti*

-  Ridefinizione morfologica e qualificazione formale degli spazi pubblici e delle architetture, la specificità e l'identità dei luoghi
-  Area servizi
-  Sistema del verde
-  Rifunzionalizzazione di locali sottoutilizzati per lo sviluppo di un asse di concentrazione di attività artigianali e commerciali dei prodotti tipici
-  Definizione di nuove centralità locali
-  Recupero di complessi edilizi o singoli edifici, anche utilizzando finanziamenti pubblici, con destinazione residenziale e amministrativa

Prima di questo importante traguardo l'accessibilità degli edifici pubblici e privati era stata oggetto di una meritevole attenzione. Alla fine degli anni Ottanta il Ministero dei Lavori pubblici, con Decreto Ministeriale 14.06.1989, n. 236³, introduce le prescrizioni tecniche per superare ed eliminare le barriere architettoniche. Il testo normativo considera "tre livelli di qualità dello spazio costruito: l'accessibilità che esprime il più alto livello in quanto ne consente la totale fruizione nell'immediato; la visitabilità che rappresenta un livello di accessibilità limitato a una parte più o meno estesa dell'edificio o delle unità immobiliari, e che consente comunque ogni tipo di relazione fondamentale anche alla persona con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale; l'adattabilità che rappresenta un livello ridotto di qualità, potenzialmente suscettibile, per originaria previsione progettuale, di trasformazione in livello di accessibilità; l'adattabilità è, pertanto, un'accessibilità differita" (D.M. 236/1989, Articolo 3.1).

Purtroppo, nonostante le indicazioni molto chiare delle disposizioni legislative, i risultati finora ottenuti non hanno consentito alle città italiane di essere più accessibili, non le hanno rese maggiormente semplici da fruire; forse alcune sono più *smart* ma non alla portata di tutti, molti luoghi restano difficilmente raggiungibili dai diversi mezzi di trasporto, la maggiore parte degli impianti urbani mostra

scadenti caratteri inclusivi nei riguardi dell'abitare e del lavoro. L'uso quotidiano delle attrezzature urbane e della città in generale evidenzia i risultati insoddisfacenti precedentemente citati. È sufficiente ricordare le inefficienze di percorsi, servizi, tempi per validare l'affermazione.

Alcune domande, nate nella ricerca dell'approccio più aggiornato possibile agli argomenti che caratterizzano il concetto di accessibilità urbana, consentono di chiarire ulteriormente la portata ampia della materia ma anche gli ambiti sui quali occorre agire con politiche, strategie, strumenti e soluzioni. Le città accessibili sono semplici da fruire? Sono *smart*? Sono alla portata di tutti? Sono più comprensibili di altre? Sono facilmente raggiungibili dai diversi mezzi di trasporto? Propongono servizi poco costosi? Hanno un carattere inclusivo nei riguardi dell'abitare e del lavoro? Questi interrogativi, che potrebbero continuare individuando ulteriori punti di vista all'interno delle città immaginate che gli abitanti con la loro esperienza costruiscono (Calvino, 1972), ammettono tutti risposte esaurienti e non in contrasto tra loro ma fanno emergere sicuramente un aspetto problematico: la difficoltà di tenere insieme con coerenza le diverse caratteristiche che appartengono tutte al vissuto dell'impianto urbano e che esprimono attese funzionali alle differenti comunità di abitanti.



pagina a fronte

Fig. 2 – Parcheggio di Porta Orvietana con risalita meccanizzata, Todi (foto: F. Nigro).

Purtroppo le nostre città sono anche il risultato di approcci specializzati e di visioni di settore, risentono della presunzione delle discipline forti e dell'arroganza del profitto, tanto che si può definire insensibile il carattere dominante della città odierna in quanto nega i contatti diretti tra abitanti, spazi e funzioni (Sennet, 2014).

Negli ultimi anni è emersa con chiarezza la necessità di mettere a sistema risorse, sostenibilità e fattibilità delle soluzioni che le diverse trasformazioni urbane implicano in particolare all'interno dei processi di rigenerazione urbana. La direzione che appare maggiormente vigorosa è quella di affrontare la decadenza urbana tramite innesti e sostituzioni capaci di riadattare l'organismo alle nuove condizioni d'uso dotandolo di maggiore elasticità e flessibilità, ma anche operando su più ambiti disciplinari, superando gli ostacoli dei linguaggi specifici e adottando prospettive resilienti, avendo però precedentemente condiviso tra i soggetti-attori le visioni da perseguire al fine di migliorare la vitalità urbana.

Per ragionare sulle città accessibili, dal punto di vista della vitalità di abitanti, spazi pubblici e funzioni, è utile partire dal rapporto che in qualità di cittadini abbiamo con gli spazi pubblici riprendendo, però, concetti messi in luce dalla prossemica. Analizzando la Distanza, con la D maiuscola, si riesce a identificare un'entità di non appartenenza piuttosto che

la misura in cui si vede la Distanza come "la lingua naturale mediante la quale lo spazio si rappresenta – parla – e agisce. Per noi. A noi. Su di noi. Ma forse potremmo dire: nello spazio, intorno a noi, regna, in silenzio, la Distanza" (Tadini, 1998, p. 14). In questo stato di perdita dei sensi occorre riuscire a orientarsi in particolare all'interno della disciplina che si occupa dell'assetto urbano.

La pianificazione urbanistica al servizio dell'accessibilità urbana⁴

L'articolato sistema della pianificazione italiana, che è strutturato in rigidi istituti gerarchici corrispondenti agli enti amministrativi pubblici, implica lo sviluppo di politiche e misure alle diverse scale territoriali che, a loro volta, declinano contributi e ruoli propri della pianificazione con valenze educative spesso disomogenee. Rispetto a queste esigenze cosa può fare la pianificazione? L'organizzazione e la qualificazione del contesto all'interno del quale si colloca anche la qualificazione specifica degli spazi pubblici svolge un ruolo pedagogico-culturale sui comportamenti diffusi e orienta gli approcci progettuali promuovendo anche le soluzioni tecniche (Nigro, 2014). La struttura del sistema italiano della pianificazione è retto da un impianto nazionale frammentario e inadeguato, in parte attraverso leggi quadro, in parte con disposizioni puntuali e addirittura anche con

01
2015

misure poste all'interno di materie scollegate dalla disciplina urbanistica come, per esempio, i documenti di programmazione economico-finanziaria che introducono modificazioni legislative sostanziali. La struttura nazionale non riesce a tracciare la dimensione disciplinare e culturale omogenea all'interno della quale possono operare le strumentazioni regionali, che costituzionalmente sono competenti in materia urbanistica, in forma integrata. Ovviamente queste condizioni rendono difficoltosi i percorsi finalizzati al superamento di approcci separati e settoriali, tra i quali è possibile inserire il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, PEBA⁵, nonostante lo strumento consenta di operare nella realtà urbana, non più attraverso episodici o frammentari progetti, ma disponendo di un quadro ordinato e omogeneo di interventi, in modo da razionalizzare l'uso delle risorse finanziarie e ridurre i disagi in fase di realizzazione.

Inoltre, la disciplina urbanistica e l'impianto normativo del piano possono favorire l'integrazione dell'accessibilità con gli altri aspetti della trasformazione della città, disciplinati da diverse norme di settore. La stessa strumentazione può introdurre procedure di controllo e verifica sui successivi livelli di progettazione urbanistico-edilizia, che rafforzano quelli già previsti nella legislazione nazionale e regionale (Nigro, 2014).

La definizione dei criteri che devono essere adottati dalla progettazione urbanistica si fonda sui principali aspetti del territorio e della città che determinano anche diversi livelli di accessibilità. Le caratteristiche morfologiche del suolo, con l'andamento e i dislivelli, rivestono il compito primario. La dimensione e il funzionamento dei centri urbani, con le distanze tra le localizzazioni dei servizi e delle attività abbinate ai sistemi di trasporto pubblico, costituiscono le implicazioni per adottare scelte strategiche inerenti le destinazioni. L'assetto storico-morfologico dei luoghi, con le varietà di forme e dimensioni degli spazi urbani stratificati e consolidati in particolare nei centri storici, costituisce l'indirizzo per localizzazioni e gerarchie delle funzioni d'interesse collettivo. Infine, le caratteristiche specifiche delle varie parti della città, che sono legate al livello di crescita insediativa e contrassegnate dalla densità edilizia, nonché qualificate dal livello di definizione e attrezzatura degli spazi pubblici connessi alla disponibilità di trasporto pubblico, dirigono politiche e soluzioni finalizzate al traguardo della città per tutti. Ai diversi livelli di accessibilità determinati da queste condizioni corrispondono differenti offerte di fruibilità del territorio e della città e conseguenti livelli di possibile perseguimento dell'accessibilità per tutti. La valutazione del livello di accessibilità potenziale per tutti è fondamentale per guidare le fasi

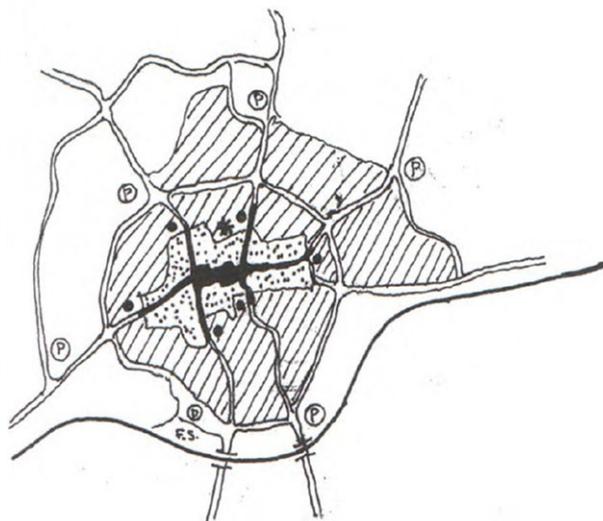


Fig. 4 – Schema organizzativo per facilitare la mobilità urbana delle persone disabili, Orvieto (F. Vescovo).

pagina a fronte

Fig. 3 – Superamento delle difficoltà di accesso di un centro storico collinare attraverso sistemi integrati, Orvieto (F. Vescovo).

di pianificazione e progettazione del territorio e della città, non sempre e non ovunque è possibile assicurare l'accessibilità diretta agli spazi, per condizionamenti insuperabili o per giudizi di valore condivisi che rendono alcune parti intoccabili (Nigro, 2014). Entrando nel merito operativo degli strumenti urbanistici sono possibili vari livelli d'intervento corrispondenti alle dimensioni dei luoghi e alle finalità fruibili e funzionali cui le stesse parti del territorio sono sottoposte.

Gli strumenti che consentono di affrontare l'ambito urbano generale – riconducibili alle forme del piano regolatore, occupandosi dell'organizzazione e del funzionamento complessivi della città e del territorio che si perseguono mediante l'insieme di norme tecniche attuative – sviluppano progetti e interventi relativi alla mobilità, alla localizzazione delle centralità e delle funzioni, agli spazi pubblici, affrontando il livello strategico-strutturale anche dell'accessibilità per tutti (Nigro, 2014).

La dimensione più ridotta, corrispondente a un insieme di luoghi o a parte della città e relativa alla mobilità urbana delle persone disabili, implica l'adozione di misure differenziate e specifiche in grado di realizzare condizioni di accessibilità, fruibilità, comfort e sicurezza di parti e spazi oggetto di interventi di riqualificazione dell'esistente o di nuova costruzione (Nigro, 2014). Nello schema organizzati-

vo della parte alta di Orvieto, i percorsi a piedi costituiscono una fonte di affaticamento per tutti e una vera barriera per coloro che soffrono per una ridotta capacità di deambulazione o per una ridotta autonomia. Per una mobilità sostenibile è stato necessario prevedere sistemi integrati di trasporto mediante mezzi e tecnologie diversi, organicamente collegati tra di loro e quindi in grado di consentire una possibilità agevole di passeggio da una modalità all'altra. Al riguardo è importante tenere presente che le esigenze di ogni persona possono risultare anche molto differenziate e contemplare anche casi di autonomia estremamente ridotta.

Scendendo ancora più di scala occorre affrontare l'accessibilità per tutti, per esempio, dello spazio pubblico e dell'edificio considerando molto attentamente prescrizione e controllo dell'applicazione delle normative vigenti. Nel caso di una realizzazione di un esteso percorso pedonale primario all'interno di un tessuto urbano antico, gli indirizzi per la progettazione corretta impongono che lo stesso percorso venga suddiviso in vari segmenti attrezzati, collegati tra loro con continuità ma dotati di autonomia affinché ogni tratto, che deve essere compreso tra 150 e 250 m, possa risultare raggiungibile mediante un punto di contatto con la viabilità a traffico limitato ed essere dotato di un'area pedonale per la sosta e il riposo.

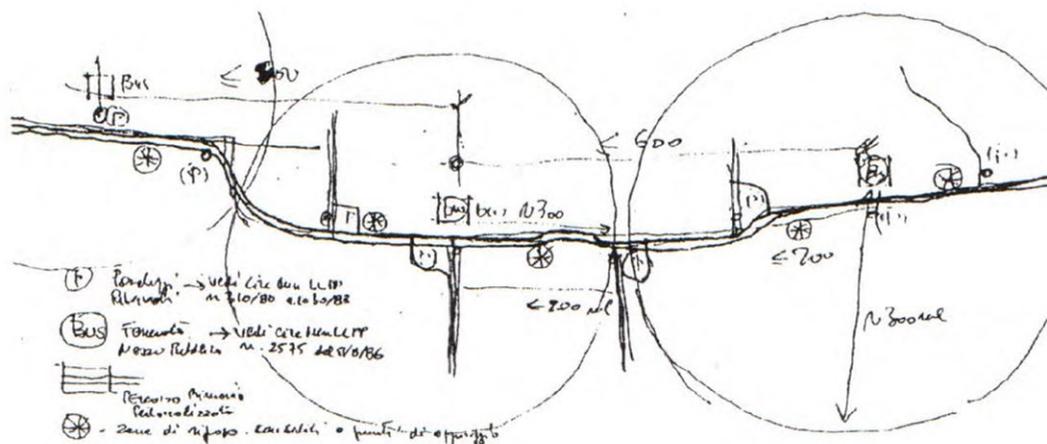


Fig. 5 – Schema concettuale per la realizzazione di un percorso pedonale primario all'interno di un tessuto urbano antico (F. Vescovo).

pagina a fronte

Fig. 6 – Le opportunità di accesso della The High Line di New York City.

Il progetto dell'accessibilità strutturale e percettiva⁶

Le condizioni fruibili dei luoghi urbani, ma anche degli ambienti interni agli edifici, sono una derivante socioculturale del periodo in cui si manifesta l'accessibilità. In questo connotato storico gli apporti delle varie discipline, che contribuiscono alla morfologia, alla costruzione, al clima e al significato degli spazi, svolgono un ruolo significativo. Nella visione della città accessibile, gran parte del livello qualitativo raggiunto ha origine all'interno delle pratiche internazionali riconducibili all'*Architecture and Urban Design for All*. Infatti, enorme è la responsabilità dei progettisti (Monzeglio, 2014). Altre valenze devono essere aggiunte. Per completare questo giudizio occorre considerare anche la produzione della filiera edilizia, il sistema degli investitori immobiliari, gli impianti della legislazione su città e territorio che, tutti insieme seppure in forme diversificate, assumendo il ruolo del committente di un'opera edilizia o di un insediamento urbano, rappresentano la risposta al quesito: per chi è il progetto?

Nel progetto per tutti, universale e inclusivo, sembrerebbe mancante uno specifico soggetto verso il quale il progetto deve rispondere ma non è così. *De-*

sign for All, Universal Design, Inclusive Design indicano che si deve progettare per le differenze umane (Monzeglio, 2014). È questo il carattere democratico di una concezione che ammette luoghi accessibili, con servizi utilizzabili autonomamente dagli individui indipendentemente dalle condizioni anagrafiche, sociali, fisiche ed economiche.

Un percorso utile a innalzare le qualità prestazionali dell'opera progettata è stato tracciato negli Stati Uniti nel 1995 dal *The Center for Universal Design* della North Carolina State University, attraverso l'elaborazione dei principi dell'*Universal Design*, che in una versione sintetica dirigono il progetto a individuare soluzioni con: utilizzo equo e non discriminatorio, flessibilità d'uso, utilizzo semplice e intuitivo, informazione efficace e comprensibile, tolleranza per l'errore, contenimento dello sforzo fisico, massima accessibilità spaziale.

La griglia dei ricercatori americani, che non contrasta con le disposizioni italiane, interviene con efficacia sulla configurazione finale del prodotto ricorrendo a delle linee guida articolate e puntuali per ogni principio cui l'accessibilità per tutti deve soddisfare riconoscendo però due livelli prestazionali. Il primo



è riferito all'organicità della fruizione ed è traducibile con 'accessibilità strutturale', la possibilità per tutti e ciascuno di accedere e muoversi in autonomia e utilizzare spazi e componenti spaziali, in modo paritario, inclusivo, non discriminante (Monzeglio, 2014). Il secondo è connesso all'impianto emotivo dell'utilizzo e agisce sull'accessibilità percettiva, la capacità di un prodotto di essere percepibile e comprensibile da tutti e si concretizza attraverso un insieme di accorgimenti indirizzati a ottenere la comunicatività ambientale: consentire all'ambiente di fornire informazioni percepibili da tutti, in particolare, dalle persone con problemi sensoriali e cognitivi (Monzeglio, 2014). In quest'ultimo ambito il superamento delle difficoltà percettive è reso possibile da una progettazione che sappia intervenire sulle sensorialità comunemente considerate ma anche sulle altre fonti sensoriali, quali, per esempio, l'equilibrio, le sensibilità al dolore fisico, le variazioni di temperatura.

L'impianto valoriale dell'accessibilità all'interno di *Universal Design* e *Design for All* propone soluzioni

per l'accessibilità, e più ancora per l'inclusione, che riescano a puntare alla valorizzazione delle differenze conciliando e non contrapponendo effettive differenziate necessità evitando la lotta tra poveri, enfatizzando il progetto pluriversale. Un'ulteriore valenza riguarda pluriopzionalità, multisensorialità, sinestesia e polifonia dei sensi, tecnologia, espressività formale ed estetica, piacevolezza, soddisfazione. Tutte queste diventano parole chiave che si devono e possono ottenere senza aggravii finanziari e senza compromettere la valenza estetica. Lo stesso tracciato di valori da rispettare rifiuta la logica delle soluzioni speciali o dedicate ai ciechi, ai sordi e alle persone in carrozzina, che è forma di discriminazione, dando a ciascuno il suo in una visione integrata, olistica, non separante né segregante. Si tratta di vedere con occhi/mani/piedi, si tratta di ascoltare con gli occhi, si tratta di capire con le emozioni, si tratta di muoversi col pensiero.

Si impone un'inversione di tendenza declinabile con la metafora di alzare l'asticella dell'accessibilità ol-

pagina a fronte

Fig. 7 – Illustrazione del concetto di 'accessibilità per tutti' nei percorsi pedonali (The Norwegian Ministry of the Environment, Tema rapport/Thematic Report-Universellutforming Begrepsavklaring/Universal design Clarification of the concept, Ministry of the Environment, 2007).

trepassando la soglia, superando il limite imposto dalla prassi progettuale corrente, dai tecnicismi, schematiche soluzioni da incompetente manualista, da interpretazioni normative riduttive (troppo spesso esibite malamente!), ma anche dalla convenienza, dall'ignoranza, dalla supponenza, dall'ipocrisia. Ma non è sufficiente: occorre anche andare oltre la norma (il che non significa aggirare la norma), invece di accontentarsi di essere a norma, tranquillante per le coscienze (Monzeglio, 2014).

All'interno del progetto, le criticità per ottenere adeguati gradi di accessibilità sono numerose. Lo scoglio dell'essere a norma corrisponde alla prima difficoltà che spesso assume i significati del mito, oppure funziona come una trappola, o è il paravento per fare poco, fare male o addirittura per non fare. Si carica la normativa di richieste non presenti e di terminologie assolutamente inesistenti. L'aspetto economico è più volte dirimente. Attraverso l'affermazione 'l'accessibilità costa', che in parte è reale, se occorre demolire per rifare si fanno lavori di facciata, quasi sempre inutili, per ottemperare a presunte prescrizioni normative. Ulteriore ostacolo frequentemente posto al progetto di adeguamento dell'accessibilità consiste nell'affermazione che questa non si può raggiungere per vincoli di tutela, salvaguardia, impossibilità tecniche, per presunte esigenze di sicurezza. Ma non è raro ancora oggi

ascoltare l'asserzione che pochi usano la soluzione che consente la fruibilità per tutti e che i dispositivi dell'accessibilità sono brutti.

Tutti i luoghi per tutte le persone?

È compito di chi progetta, realizza, organizza e gestisce spazi aperti al pubblico, esercizi commerciali, luoghi di svago e ritrovo, operare perché ciascuna diversità abbia comunque uguali opportunità e possibilità di accesso. Una città accessibile a tutte le persone non è solo un atto tecnico, è per tutti una comunicazione chiara che la città è di tutti, è un promemoria concreto e reale che le diversità esistono davvero e che quelle meravigliose invenzioni che sono le nostre case, i nostri borghi, le nostre città, possono essere uno straordinario strumento perché tutti abbiano pari opportunità. Città, luoghi turistici, iniziative culturali, ricreative e di svago, attraggono i turisti, facilitano la mobilità dei residenti sostenendo le relazioni tra le persone. Fra queste in Italia 3 milioni sono persone disabili, persone che passeggiano (o vorrebbero farlo) col desiderio di entrare nei negozi, fermarsi al bar, utilizzare i mezzi di trasporto pubblico, andare al ristorante. Circa 12 milioni sono ultra 65enni, di cui circa 3,4 milioni oltre gli 80 anni, e tra i 2 e 3 milioni le bambine e i bambini tra 3 e 6 anni.

Quanti luoghi, quanta città, quante azioni sono pen-

sati a misura del loro orizzonte e dei loro tempi? Vi è un valore sociale e un interesse economico a includere tra i clienti dei propri spazi commerciali gli anziani, le mamme col passeggino, le persone in carrozzina o temporaneamente infortunate, chi ha problemi sensoriali o particolari esigenze nella comunicazione. Esiste un manuale, *Classificazione internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*, che probabilmente pochi conoscono, realizzato nel 2001 dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS, 2001): Nelle prime pagine descrive i due modelli fino ad allora prevalentemente utilizzati per la descrizione della disabilità. Il modello medico che descrive il problema come un problema della persona. Un problema fisico, sensoriale o relazionale. Un problema da trattare, riabilitare, curare o infine nei confronti del quale far adattare la persona stessa. Viceversa il modello sociale legge la disabilità per gli aspetti creati dalla comunità, dalla incapacità di accogliere e includere dei servizi, dei luoghi, delle azioni e delle relazioni. Il manuale integra queste due letture. Esamina lo stato fisico, sensoriale e relazionale delle persone mettendolo in relazione con il contesto dove questo è vissuto.

La traduzione in pratica delle osservazioni sociosanitarie consente una chiarezza maggiore. La mia compagna non è in grado di camminare né di stare in posizione eretta. In queste condizioni le abilità

pagina a fronte

Fig. 8 – Illustrazione del concetto di 'accessibilità per tutti' nei percorsi pedonali, veduta notturna (The Norwegian Ministry of the Environment, Tema rapport/Thematic Report-Universellutforming Begrepsavklaring/Universal design Clarification of the concept, Ministry of the Environment, 2007).

spendibili sarebbero radicalmente ridotte. Con una carrozzina a spinta manuale la sua disabilità diminuisce sensibilmente. La sua poca resistenza fisica è sufficiente però per renderla autonoma nella mobilità all'interno di una casa, a patto che la casa e le sue cose siano utilizzabili da seduti su di una sedia. Con una carrozzina a batteria la sue opportunità o prestazioni aumentano ancora. Può avere le stesse opportunità di ogni altra persona nel muoversi in città; anzi, io invecchio e rallento, lei cambia le batterie e va più forte, a patto certo che la città e i luoghi siano raggiungibili e spendibili da seduti su di una sedia a rotelle. Il manuale contestualizza il quadro delle abilità individuali, classificando lo stato del funzionamento, della disabilità e della salute valutando l'interazione con l'ambiente dove la persona vive. Una persona sorda rispetto a un allarme acustico è molto disabile, una persona cieca a un attraversamento senza segnalatore acustico è più disabile rispetto a un'altra che all'attraversamento trova un segnalatore acustico. Paradossalmente il manuale per descrivere con maggior precisione lo stato di salute delle persone e misurare l'eventuale situazione di disabilità, affianca all'analisi delle persone quella del contesto.

Con la mia compagna abbiamo abitato in nove diverse case. Ogni volta abbiamo trasformato ciascuna di quelle case in modo che potesse generare me-



no disabilità possibile. Uno dei lavori in una delle nostre prime case, un vecchio stabile nel centro di Fabriano nelle Marche, fu di spostare l'ingresso del servizio igienico che era posizionato accanto al lavello della cucina. La casa era rimasta disabitata da diversi anni e l'accesso al servizio igienico dalla cucina era già una notevole innovazione rispetto alla precedente versione del servizio igienico sul terrazzino di cui ancora c'erano le tracce in un quadrato della pavimentazione. Non mi risulta che per avere case con un bagno che non sia in cucina, anzi due come oggi è normale, o il doppio lavabo come oggi è molto richiesto, sia stata necessaria una convenzione internazionale sul diritto ai bisogni fisiologici e all'igiene personale, e meno che mai che i governi la sottoscrivessero.

Certamente il mercato e le condizioni economiche hanno avuto la loro parte, ma più ancora, secondo me, è stata l'ambizione di chi progetta a progettare per il meglio. La disabilità non è solo un fatto di na-

scita o un accadimento della vita, ma è un ambiente che non considera tutte le persone per tutte le loro diversità. È il bagno sul ballatoio che ci fa diventare tutti un po' più disabili. Nei decenni trascorsi si usava il termine handicap. A me non dispiace, sta a significare una condizione di svantaggio iniziale, artificiale nelle corse ad handicap per compensare un presunto vantaggio dell'avversario. Essere persona rotodeambulante in un contesto dove un marciapiede non ha rampe di accesso, sordomuto e bloccato nell'ascensore di fronte all'inutile citofono, cieco a leggere la bolletta del gas, luoghi e servizi sono l'handicap che una città pone sulla strada delle persone disabili.

Per migliorare le condizioni trattate, il mio invito suggerisce di prendere in considerazione la città come ausilio. Ausilio definisce un oggetto che aiuta nello svolgere una funzione. Curiosamente tutto ciò che viene utilizzato dalle persone con disabilità diventa un ausilio, tutto tranne le città.



L'accessibilità integrata nell'esperienza di Stoccolma⁸

L'amministrazione comunale di Stoccolma, con i suoi 40.000 dipendenti, sta facendo tutto il necessario affinché Stoccolma si possa considerare una città di classe mondiale. La crescita demografica della città coincide infatti con un programma di sviluppo che prevede, tra l'altro, l'obiettivo di arrivare a essere nel 2030 la capitale mondiale più accessibile. Questo è un programma che è partito nel 1998, previsto quindi per la durata di ben 8 mandati elettorali⁹. La città è stata guidata prevalentemente da una coalizione di centro destra ma proprio l'ultima tornata elettorale ha portato ad un cambio di guida dell'amministrazione comunale, dove adesso governa una coalizione di centro sinistra.

Durante l'ultimo mandato il vice sindaco aveva anche una delega per l'accessibilità. Un'altra figura importante è il rappresentante legale per le questioni legate alla disabilità. È nell'organico dell'amministrazione comunale ed il suo ruolo prevede anche il monitoraggio e rapporto di responsabilità del lavoro svolto dalla giunta, includendo lo sviluppo di procedure e le carenze in corso, proponendo misure correttive. Inoltre, tutti i distretti e i comitati di zona hanno un consiglio consultivo per ciò che riguarda la disabilità. Per completare il quadro è utile richiamare il programma di partecipazione 2011-2016 *Stoccolma, la città di tutti*, con lo scopo di assicurarsi che

le persone con disabilità funzionali godano di condizioni di vita soddisfacenti e di pari opportunità alla vita della comunità, come stabilito nel 2002 direttamente dal consiglio comunale della città.

Nel giugno del 2011 il consiglio comunale decide un nuovo documento politico, un programma di partecipazione per le persone con disabilità. Il programma è una direttiva per tutti i comitati della città e consigli di amministrazione delle società private e deve essere applicato, ove possibile, nelle assegnazioni che il comune dà ad altre organizzazioni. Le linee guida di base per il programma sono: la convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità; gli obiettivi per il piano nazionale d'azione; la visione della città per l'anno 2030.

L'accessibilità è diventata una voce a bilancio nel budget delle risorse economiche. La città spende ogni anno, in media, circa un milione di corone¹⁰ l'anno, per una quota di 100 corone derivanti dalle tasse di ogni singolo cittadino.

Risorse vengono investite anche per migliorare la conoscenza e la comprensione. Nel gennaio 2013 la città ha introdotto una *Guida al trattamento rispettoso*, una guida per la consapevolezza su come trattare i disabili con dignità e rispetto. Al fine di sviluppare l'empatia e quindi comprendere al meglio le sfide che ogni giorno incontrano le persone disabili, il Comune offre una formazione di sensibilizzazio-

pagina a fronte

Fig. 9 – Piattaforma meccanica per consentire l'accessibilità delle persone con carrozzina dall'ingresso principale, Pinacoteca Albertina, Torino (foto: E. Monzeglio).

ne per i politici, gli imprenditori, i consulenti e per i propri dipendenti. Questa consiste nell'attraversare la città in sedia a rotelle o bendati. È un'esperienza che si rileva sempre molto apprezzata! Con lo scopo di ispirare le persone e mostrare buoni esempi, è stato istituito anche il premio San Giuliano che viene assegnato a enti privati, associazioni e imprenditori che si sono distinti nelle tre categorie: accessibilità fisica; comunicazioni ed informazioni accessibili; caratteristiche del datore di lavoro.

Tutte le figure coinvolte nella progettazione di nuove costruzioni e nelle riconversioni-ristrutturazioni degli ambienti hanno la possibilità e la responsabilità di dimostrare come un ambiente moderno e all'avanguardia funzioni in modo benefico per le persone con disabilità. Il Comune ha prodotto un manuale per le nuove costruzioni e le ristrutturazioni. Lo scopo del manuale è quello di illustrare come possono essere creati ambienti accessibili, impostare le linee guida che si applicano a Stoccolma e stimolare la comprensione per le esigenze che le persone disabili hanno per i loro ambienti, sulla base della legislazione, dei regolamenti e delle raccomandazioni generali. Il manuale è da seguire ed è uno strumento fondamentale per i progettisti, responsabili di progetto, architetti, costruttori, installatori, organizzazioni dei disabili.

Dopo una decisione politica, nel 1999 è stato istitu-

ito il *progetto per l'accessibilità*. Tutte le carenze di accessibilità per l'ambiente esterno e negli immobili di proprietà della città sarebbero state eliminate. Si stanno rimuovendo i vecchi tipi di canali di scolo dell'acqua piovana ai margini delle strade che sono difficili da attraversare, per cambiarli con nuovi modelli, poco profondi e arrotondati. Circa l'85% (10.600) dei canali di scolo sono già stati sostituiti. Le sedute pubbliche esistenti sono state completate con braccioli e sono state installate nuove panchine.

Gli attraversamenti pedonali vengono rifatti secondo il 'modello di Stoccolma'. Il 'modello di Stoccolma' per gli incroci è stato progettato per poter essere utilizzato sia dagli utenti su sedia a rotelle che dalle persone non vedenti. Gli attraversamenti pedonali sono dotati di rampe di accesso per le persone disabili, 0 cm di dislivello, e la marcatura di contrasto ha un cordolo di 5 cm di altezza per le persone con disabilità visive. Il comune ha ricostruito il 65% (1.700) degli attraversamenti pedonali del centro della città e il 25% (1.100) di quelli delle aree suburbane. Le fermate degli autobus sono progettate con un cordolo alto 16 cm per minimizzare il dislivello tra il cordolo del marciapiede e l'ingresso al bus. Piastrelle bianche lungo la lunghezza totale della piattaforma. Mattonelle tattili per indicare la pensilina e il punto in cui l'autobus si ferma. Sono state ricostruite il 55% (380) di tutte le fermate degli autobus del cen-

tro urbano ed il 20% (300) di tutte le fermate degli autobus interurbani. Tutti gli autobus hanno il pianale ribassato che consente un facile imbarco per le persone su sedia a rotelle o con difficoltà di deambulazione. Tutti gli autobus sono dotati di un sistema di comunicazione esterna e annunci automatizzati della prossima fermata del veicolo sia attraverso il testo scritto che l'annuncio vocale. Quasi tutte le fermate degli autobus sono munite di display digitale GSM che segnala i tempi di attesa e di altoparlante che, a richiesta, legge il testo del display. Le scale sono state completate con dei corrimano su entrambi i lati. Così come si è marcato il primo e l'ultimo gradino in contrasto con gli altri della scala per facilitare l'accesso da parte di persone con disabilità visive. Non solo sono state adeguate 1.500 scale in questo modo, ma molte sono state integrate con delle rampe. Superfici irregolari sono state integrate anche con una pavimentazione più liscia e scorrevole.

A Stoccolma le opportunità per il tempo libero sono molte. Le aree naturali sono state rese accessibili. Sono stati costruiti ponti e sono stati rimossi tutti gli ostacoli quali rocce e radici.

Anche i bambini con disabilità hanno bisogno di giocare. Nei parchi gioco che sono stati ridisegnati ci si è concentrati sulle superfici e si è reso più facile l'orientamento. Inoltre, si è anche lavorato con gio-

chi tranquilli per i bambini iperattivi. I parchi giochi di Stoccolma sono stati menzionati nella guida 2011 per le migliori esperienze mondiali, redatta dalle Nazioni Unite, per l'inclusione dei casi di persone con disabilità in tutti gli aspetti e gli sforzi di sviluppo. Una serie di luoghi di balneazione e di piscine sono stati ricostruiti e ridisegnati. L'entità delle ristrutturazioni sono state diverse ma includono, per esempio: parcheggio per disabili più vicino possibile; spogliatoio accessibile; pavimentazione e pontile accessibile ai disabili; ascensore, rampa o scale per entrare in acqua. I palazzetti dello sport sono stati ricostruiti. Ci si è concentrati sui servizi igienici, l'accessibilità degli spogliatoi, gli ascensori come complemento per le scale, l'illuminazione, la colorazione. Altoparlanti sono stati installati in luoghi di incontro, ricevimenti e dove sono previste visite guidate. I progetti di valutazione e di sviluppo sono importanti per aumentare la conoscenza. È stato allestito un percorso guida in cinque piazze e poi è stato valutato insieme a persone con disabilità visive. Esiste un progetto di sviluppo denominato *eAdept*, che rappresenta un aiuto per l'orientamento delle persone con disabilità visive. Esiste inoltre una rete pedonale digitale. L'utente ha bisogno di un contapassi avanzato e di un telefono cellulare con un GPS; egli specifica l'inizio e la fine del percorso e ottiene informazioni durante il percorso su come camminare.



Fig. 10 – Sistema integrato di rampa e scala, *Museum of Science and Industry*, Manchester (Foto: E. Monzeglio).

L'attenzione è alta anche rispetto alla dignità delle persone. Nessuno dovrebbe essere accompagnato all'ingresso posteriore o all'entrata per le merci. Il progetto *Entrata Dignitosa* è progettato per combinare le considerazioni di accessibilità ed estetica in edifici storici culturalmente sensibili. Il progetto è uno sforzo di cooperazione tra l'Istituto Europeo per il Design e la Disabilità / EIDD, il Consiglio Nazionale di Proprietà e la città di Stoccolma. Nel progetto, designers e architetti hanno lavorato insieme per prevedere nuove soluzioni per quegli edifici culturali protetti dalle belle arti in modo da accogliere i visitatori afflitti da disabilità sempre dall'accesso principale.

Tre prospettive di lavoro

Questo contributo ha evidenziato numerosi aspetti critici inerenti la progettazione e la fruizione delle città, ma anche le regole e gli strumenti che il governo delle stesse deve riuscire a darsi per potere raggiungere l'innovazione delle soluzioni rispetto ai servizi dell'accessibilità urbana. Sono stati dati anche orientamenti chiari e importanti che fanno riferimento a casi italiani e a una delle esperienze di scuola principale qual è quella di Stoccolma. Nonostante l'impianto amministrativo della capitale svedese non trovi facile confronto con quello delle città italiane, è possibile riprendere impostazioni e me-

todologie della *best practice* della Svezia che si potrebbero replicare, adattandole, nelle nostre realtà urbane.

L'incontro di Urbanpromo non ha prodotto delle conclusioni, ma i materiali pubblicati nel portale della manifestazione sono stati oggetto di esame da parte del Comitato tecnico-scientifico di Urbanpromo¹¹, che ha indicato il tema delle città accessibili quale ambito prioritario per avviare specifiche iniziative di ricerca.

Rendere le città accessibili per tutti: è questa l'azione, certamente non isolabile in un unico intervento, che emerge con evidenza dai paragrafi precedenti. Si tratta di sviluppare una strategia in grado d'integrare parti rilevanti e articolate di discipline diverse. Urbanistica, design urbano, architettura degli interni, welfare socio-sanitario, economia dei servizi collettivi, mobilità dei trasporti, governo e gestione amministrativi degli spazi pubblici. Tutti questi sono i principali ambiti all'interno dei quali devono essere declinati gli interventi inerenti la visione delle città accessibili per tutti. Il principio suggerisce anche una prospettiva di ricerca che riguarda l'individuazione di percorsi programmatici e progettuali desunti attraverso l'esame di esperienze di riferimento innovative nei riguardi di almeno uno degli aspetti ritenuti prioritari sia nella pratica nazionale, sia in quella internazionale.

Un'ulteriore criticità evidenziata in questo contributo è relativa alla mancanza di connessione tra i soggetti che subiscono e che determinano i mal-funzionamenti delle città non accessibili. Le frammentazioni di proteste, proposte, analisi e iniziative di sensibilizzazione nonostante in molti istituti regionali siano attive meritevoli pratiche integrate di osservazione e formazione, risentono di un vuoto nel livello sovra-ordinato in grado di fornire maggiore coerenza alle esperienze territoriali. Per contribuire al raggiungimento di quest'ultimo obiettivo, la ricerca potrebbe impegnarsi nella mappatura e monitoraggio dei vari momenti di confronto regionale al fine di costruire un quadro nazionale da porre alla base di un indirizzo per le città italiane ma anche da sviluppare in processi formativi per la pubblica amministrazione, i professionisti tecnici e gli operatori sociali.

La mancanza di riscontro nella quotidianità dei nostri luoghi con i caratteri di accessibilità estesa declinati in questo contributo può essere letta anche come una delle cause, non certo secondaria, della decadenza urbana. La direzione, indicata nel testo, è quella di affrontare il decadimento tramite innesti e sostituzioni capaci di riadattare l'organismo alle nuove condizioni d'uso dotandolo di maggiore elasticità e flessibilità, ma anche definendo le visioni da perseguire al fine di migliorare la vitalità urbana

attraverso strumenti condivisi tra i soggetti-attori. Queste indicazioni operative aprono a una terza prospettiva di ricerca in cui occorre immaginare come possono essere rese coese le strategie di rigenerazione urbana e rivitalizzazione diffusa con quelle delle città sostenibili per tutti.

Note

¹ Il convegno, *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, di cui l'autore è curatore, si è tenuto l'11.11.2014 all'interno della XI edizione di Urbanpromo, che si è svolta alla Triennale di Milano. Gli atti sono pubblicati sul sito della manifestazione, <<http://urbanpromo.it/info/area-riservata/>>.

² Legge 3.03.2009, n. 18, *Rotifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13.12.2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità*, Gazzetta Ufficiale 61, 14.03.2009. L'articolo 9 della L. 18/2009 trattando dell'accessibilità indica che "al fine di consentire alle persone con disabilità di vivere in maniera indipendente e di partecipare pienamente a tutti gli ambiti della vita, gli Stati Parti devono prendere misure appropriate per assicurare alle persone con disabilità, su base di eguaglianza con gli altri, l'accesso all'ambiente fisico, ai trasporti, all'informazione e alla comunicazione, compresi i sistemi e le tecnologie di informazione e comunicazione, e ad altre attrezzature e servizi aperti o offerti al pubblico, sia nelle aree urbane che nelle aree rurali".

³ Decreto Ministeriale 14.06.1989, n. 236, *Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche*, Gazzetta Ufficiale 145, 23.06.1989, Supplemento Ordinario 47.

⁴ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Francesco Nigro nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Nigro è architetto e urbanista, dottore di ricerca in pianificazione territoriale e urbana. È progettista e consulente per amministrazioni locali in materia di pianificazione paesaggistico-ambientale, pianificazione urbanistica comunale, pianificazione esecutiva, programmi di riqualificazione, pianificazione dei centri storici.

⁵ Le fonti legislative di riferimento per il Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche, PEBA, possono essere sintetizzate in alcuni dispositivi fondamentali, quali: la L. n. 41/1986, art.32, comma 21, per l'adeguamento degli edifici pubblici alle prescrizioni del DPR n. 384/1978, sostituito dal DPR n. 503/1996, da parte delle Amministrazioni competenti; la L. n. 104/1992 che estende i contenuti del PEBA all'accessibilità degli spazi urbani per realizzazione di percorsi accessibili, installazione semafori acustici, rimozione segnaletica che crea ostacoli alla circolazione; il DPR n.380/2001, Testo unico dell'edilizia, che conferma i contenuti del PEBA. Inoltre, le stesse leggi prescrivono l'adeguamento dei regolamenti edilizi comunali alla legislazione sul superamento delle barriere architettoniche. Infine, alcune Regioni hanno legiferato in materia, fornendo indicazioni specifiche sui contenuti e sulle procedure di formazione del PEBA (Veneto, Toscana, Lombardia).

⁶ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Eugenia Monzeglio nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Monzeglio è architetto, dirige l'Istituto Italiano per il Turismo per Tutti di Torino, fa parte della Consulta per le Persone in Difficoltà Onlus (CPD) di Torino, è coordinatrice scientifica del Corso III livello del Politecnico di Torino *Universal Design. Progettazione inclusiva e sostenibile*.

⁷ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Giorgio Raffaelli nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Raffaelli è operatore sociale, presidente Associazione Festival per le città accessibili, componente dell'Osservatorio della Regione Umbria sulla condizione delle persone con disabilità.

⁸ Questo paragrafo riarticola la relazione svolta da Enrico Giovannone nel convegno di Urbanpromo citato in bibliografia. Giovannone è architetto esperto in accessibilità che opera a Stoccolma.

⁹ In Svezia il mandato amministrativo è di 4 anni.

¹⁰ L'importo corrisponde a circa 100.000 euro.

¹¹ I componenti del Comitato tecnico-scientifico, con i relativi temi di competenza, di Urbanpromo 2014, sono: Stefano Stanghellini, Trasformazione Urbana; Franco Landini, Social Housing; Iginio Rossi, Marketing Urbano; Michele Talia, Smart City; Ennio Nonni, Energie e Sostenibilità; Simone Ombuen, Europa 2020; Vittorio Salmoni, Expo 2015; Daniela Mello, Urban-promogiovani.

Fonti bibliografiche

Calvino I. 1972, *Le città invisibili*, Einaudi, Torino.

Giovannone E. 2014, *Nella capitale svedese l'accessibilità non è un'utopia*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Monzeglio E. 2014, *Progetto dell'accessibilità strutturale e percettiva*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Nigro F. 2014, *L'accessibilità degli spazi pubblici: il contributo della pianificazione urbanistica. Criteri e strumenti per il perseguimento dell'accessibilità nella città e nel territorio*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

OMS 2001, *Classificazione internazionale del Funzionamento, della Disabilità e della Salute (ICF)*, Erickson, Trento.

Raffaelli G. 2014, *Tutti i luoghi per tutte le persone*, Atti del convegno *La città accessibile: come rendere le attrezzature e gli spazi pubblici più accessibili e fruibili (da tutti i cittadini)*, 11.11.2014, Urbanpromo, Milano.

Tadini E. 1998, *La distanza*, Einaudi, Torino.

Sennett R. 2014, *Paura del contatto*, «Lettera Internazionale», no. 118, pp.11-12.

Vescovo F. 1997, *Progettare per tutti senza barriere architettoniche*, Maggioli Editore, Rimini.

Il Playground come laboratorio di creatività e di inclusione

Anonio Lauria

Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura antonio.lauria@unifi.it

Matilde Montalti

Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura matilde.montalti@gmail.com

Abstract

In generale, le aree gioco sono luoghi fortemente standardizzati, frutto dell'assemblaggio di attrezzature scelte a catalogo aliene dal contesto di riferimento, povere di stimoli e incapaci di innescare proficue relazioni sociali. Troppo spesso, le attività di gioco sono ripetitive, meccaniche, noiose, contribuiscono in maniera limitata, se non controproducente, allo sviluppo del bambino e alimentano un approccio al gioco povero e passivo. È rara la presenza di opportunità di gioco adeguate anche ai bambini disabili. Questo articolo evidenzia il ruolo strategico che il gioco assume per il benessere dei bambini e analizza le aree gioco in termini etici, sociali ed architettonici e sostiene l'ipotesi che le aree gioco siano pensate, come vere e proprie 'opere di architettura' ben integrate nel contesto di intervento, in dialogo con la natura e capaci di favorire l'incontro e l'arricchimento reciproco tra bambini con percorsi di vita diversi mediante soluzioni capaci di divertire, di allentare le tensioni e di stimolare la creatività, l'espressione e la conoscenza di sé.

Parole chiave

Playground, bambini, well-being, accessibilità, active design.

Abstract

In general, play areas are highly standardised place that include a set of standardised equipments alien to the reference context, poor in stimuli and incapable of triggering fruitful social relationships. Playing activities are often repetitive, boring and mechanical, contributing in a somewhat limited extent (and ever counterproductive) to the development of the child and nurturing a passive and poor approach to play. Adequate play facilities for disabled children are not common. This article highlights the strategic role of the play for the well-being of children and analyses playground in ethical, social and architectural terms. It claims that playgrounds should be genuine 'work of architecture' well-grounded within the reference socio-cultural, environmental and architectural context and in 'dialogue' with nature. They should be able to encourage encounters and mutual enrichment between children that come from different walks of life through solutions able to fun, ease tensions and stimulate creativity, expression and self-knowledge.

Keywords

Playground, children, well-being, accessibility, active design.

Received: February 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16734 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

Premessa

L'accessibilità ha un valore centrale nella vita delle persone. Attiene all'esercizio di diritti inviolabili dell'uomo quali le libertà di movimento e di autodeterminazione ed è un indicatore privilegiato del livello di permeabilità e di inclusione sociale di una comunità. Per la sua attitudine a sviluppare le potenzialità umane, può essere considerata uno strumento essenziale di *empowerment* individuale e sociale (Lauria, 2013). Può assumere una pluralità di declinazioni (accessibilità all'informazione, sociale, culturale, economica, alla salute, all'istruzione, ambientale ecc.), e il suo significato più ampio risiede nelle parole di Richard S. Wurman: "L'accessibilità è la libertà di poter usufruire delle risorse"¹ (Wurman, 1989).

In termini 'spaziali', l'accessibilità esprime la capacità di un luogo, di un prodotto o di un servizio di garantire ad ogni persona – a prescindere dall'età, dal genere, dal background culturale e dalle abilità fisiche, sensoriali e cognitive – una vita indipendente (Lauria, 2014a). L'accessibilità spaziale sfugge ai tentativi di misurarla. (Gould, 1969) Ogni persona, sulla base delle proprie capacità, sperimenta, valuta e giudica l'accessibilità di un luogo, di un prodotto, di un servizio (Scott, 2000). Si tratta, così, di una nozione relativa, contestuale e incommensurabile (Lauria, 2012; Lauria, 2014b).

Spesso, il termine viene associato al diritto delle

persone che vivono una qualche forma di marginalizzazione (a causa dell'età, del genere, delle condizioni di salute, della cultura, del credo religioso, delle condizioni economiche ecc.) di poter esercitare i propri diritti, di soddisfare i propri bisogni, tangibili ed intangibili, e di coronare i propri desideri².

Tra i vari profili d'utenza disallineati rispetto all'adulto-medio-sano e produttivo, cioè, rispetto al profilo d'utenza intorno al quale è avvenuto e in grande misura ancora avviene il grande processo di antropizzazione e trasformazione del mondo, ci sono indubbiamente i bambini. Differenze antropometriche, cognitive ed emotive, una diversa valutazione del rischio, una diversa modalità di interazione senso-percettiva con il mondo, una diversa percezione del tempo, la difficoltà di formalizzare i propri bisogni ecc. segnano la distanza tra i bambini e la 'norma'. L'integrazione tra bambini passa principalmente attraverso il gioco e il gioco potrebbe svolgere un ruolo essenziale per 'creare capacità', per favorire la creazione di legami, di ponti tra bambini con storie, esigenze ed aspettative diverse, per stemperare le tensioni, per mettere alla prova i corpi, per valorizzare i sensi, per sviluppare forme di creatività. Purtroppo, tuttavia, gli spazi per il gioco sono solitamente pensati per un 'bambino tipo', un modello totalmente virtuale che dovrebbe riassumere un caleidoscopio di vite, di corpi, di sogni.

Per i bambini più distanti da questo modello, ad esempio per i bambini disabili, le aree gioco finiscono, il più delle volte, per diventare un ulteriore luogo di esclusione, di marginalizzazione, una manifestazione della visione ristretta con la quale gli adulti osservano e strutturano il mondo dei bambini. Da possibile luogo di divertimento, di capacitazione e di confronto con gli altri, diventano un ulteriore generatore di micro frustrazioni quotidiane (Moles e Romher, 1985).

Bambini in gioco (a cosa serve giocare)

Anche grazie all'articolo 31 della Convenzione Internazionale dei Diritti dell'Infanzia, approvata nel 1989 dall'Assemblea Generale dell'ONU, il gioco è ormai universalmente riconosciuto come un diritto inalienabile, un elemento irrinunciabile non solo per la crescita fisica, ma anche per lo sviluppo sociale, emotivo ed intellettuale del bambino (Petrella e Romitti, 1998).

Studi e ricerche (inter alia, Hughes, 2000; Webb e Brown, 2003; Webb e Brown, 2005; Brown e Vaughan, 2009) dimostrano il collegamento tra un'infanzia in cui il gioco è negato e comportamenti atipici socialmente aggressivi e emozionalmente repressi. "*Play-deprived people* – scrive Penny Wilson, 2009 – *may be physically desensitized, show symptoms of severe learning disabilities, physical inep-*

titude, or erratic behavior, be depressive and withdrawn, or have difficulty in forming bonds".

Al gioco può essere riferita una gamma molto ampia di significati³.

In primo luogo, il gioco è divertimento, è svago attivo che favorisce il benessere generale e la forma fisica.

Il gioco è, poi, un bisogno fisiologico, nella misura in cui lo si considera come una naturale espressione di quel lavoro di 'digestione', di assimilazione e accomodamento che il bambino compie intorno alle proprie esperienze (Gamba, 1998). Giocare è di per sé un beneficio che ha applicazione immediata e universale e determina lo stabilirsi di un atteggiamento sociale positivo. L'influenza che il gioco ha nei confronti dello sviluppo sociale del bambino è evidente fin dai primi mesi di vita. Il bambino costruisce le sue conoscenze e definisce se stesso sulla base della consapevolezza delle sue competenze: per acquisire autostima è importante riuscire da solo in determinate attività e vedere gli adulti esprimere sentimenti e valutazioni positive di fronte a questi successi.

Il gioco può servire, ancora, per conoscere il proprio corpo, per esplorare l'intorno attraverso i propri sensi, per esprimere le proprie emozioni, per esercitare la propria creatività. Giocare in ambienti naturali (che normalmente offrono ai bambini una varietà di situazioni di gioco sconosciute alle aree gioco strutturate per loro dagli adulti), favorisce il gioco esplorativo

(vedi, Titman, 1994; Fjørtoft, 2004) e la stimolazione sensoriale. Scrive Richard Moore: *“Children live through their senses. Sensory experiences link the child’s exterior works with their interior, hidden, affective world. Since the natural environment is the principal source of sensory stimulation, freedom to explore and play with the outdoor environment through the senses in their own space and time is essential for healthy development of an interior life”* (Moore, 1997). L’attività ludica appare come il mezzo più naturale e spontaneo di auto-rappresentazione del bambino. Giocando egli impara a padroneggiare le proprie tensioni, frustrazioni, angosce e insicurezze. (Sacramento, Venerito, Franzoni, 2007) Il gioco, infatti, ha un grande influenza sull’attivazione di quei fenomeni di risposta al carico di stress che il bambino può sperimentare in situazioni di forte tensione emotiva e di sofferenza (si pensi, ad esempio, all’esperienza dell’ospedalizzazione). Il gioco educa alla ‘resilienza’. (Canevaro, 2001). Il controllo dello stress nei bambini è ancora più efficace se durante il gioco il bambino è affiancato da un adulto. Giocare insieme consente all’adulto di prestare ascolto ed intervenire per mitigare eventuali disagi espressi e timori infondati che il bambino potrebbe manifestare. Seguendo le “regole del gioco” si può instaurare tra l’adulto e il bambino un fecondo rapporto di comunicazione e di complicità (Sturrock e Else, 1998).

Il gioco, quindi, agisce come ‘strumento abilitante’ che concorre a costruire l’individualità del bambino: dalle capacità personali (percettive, motorie, intellettive, emotive) alla trama relazionale all’interno di un determinato ambiente socio-culturale. Può assumere un ruolo ancora più strategico se si amplia l’orizzonte verso i bambini disabili, il cui processo di crescita è spesso condizionato da bassi livelli di interazione sociale e ambientale e di sperimentazione corporea. Erin Barton e Mark Wolery sintetizzano con queste parole l’importanza del gioco per i bambini disabili: *“Teaching children to play is important because play (a) is flexible and can be used in multiple settings, (b) sets the occasion for having social and communicative interactions with peers, (c) increases the likelihood of learning in natural settings, and (d) may offer a foundation for developing leisure skills. Furthermore, play is a context in which intervention strategies for other goals (social, communicative, cognitive) are embedded. [...] Additionally, play is an activity that can have reinforcing properties for other skills”* (Barton e Wolery, 2008).

Il gioco in città

Nel passato i bambini di città giocavano là dove trovavano uno spazio propizio: nei cortili, nelle strade, nelle piazze, nei luoghi abbandonati e misteriosi. I più fortunati giocavano anche negli spazi verdi delle città.



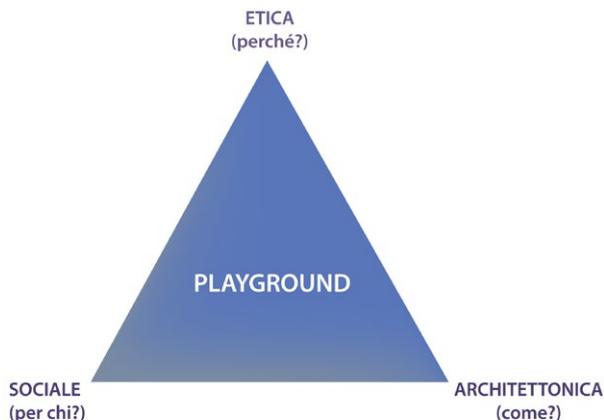
Non avevano bisogno di spazi specificamente destinati al gioco. Il playground è un'idea urbana fiorita nella città industriale con motivazioni diverse, ma convergenti. Da una parte l'esigenza di tenere i bambini lontani dalla strada, non tanto per tutelarli, ma per proteggersi dagli stessi (Heseltine e Holborn, 1987) consentendo di dare libero sfogo alla loro esuberanza fisica (Hendricks, 2001); dall'altra la sincera volontà di dare attuazione al pensiero di Friedrich Fröebel che, desideroso di dimostrare che i bambini vanno curati come i fiori di un giardino, nella prima metà dell'Ottocento realizzò in Germania i primi *kindergartens*. Attraverso il XX secolo, un periodo di intensa attenzione per i diritti, l'educazione e il benessere del bambino⁴, e successivamente, le aree gioco si diffondono nelle nostre città. Parallelamente, come mostrano le sezioni dedicate ai bambini in molti luoghi pubblici (musei, teatri, biblioteche ecc.) e, più in particolare, i parchi divertimento, i bambini diventano 'soggetti di interesse economico'.

Questa nuova visione dell'infanzia e la creazione di specifici luoghi e prodotti dedicati ai bambini non ha tuttavia portato all'inclusione della 'prospettiva infanzia' nella prassi progettuale. Si assiste ad un paradosso: da una parte, i bambini sono così importanti per i genitori, così protetti dalle politiche pubbliche; dall'altra, sono così trascurati nella concezione e nell'uso dello spazio urbano. Osservando certi spazi urbani, certi edifici pubblici, certi luoghi della vita collettiva, si stenta finanche a credere che i bambini esistano. Questo non esclude che vi siano nelle nostre città delle 'riserve' perfettamente a misura di bambino: ma questo non è sufficiente e (forse) neanche positivo. È l'intero ambiente urbano che dovrebbe accogliere i bambini in condizioni di comfort e di sicurezza, perché essi, invitati o meno a farlo, lo utilizzeranno completamente (Ward, 1978). Per i bambini – osserva Bengtsson – *“Play is a constant happening, a constant act of creation in the mind, or in practice”* (Bengtsson, 1970). Non occorre “bambinizzare la città” (Di Cara, 2003), ma se si

Fig. 2 – Come ogni opera di interesse pubblico, anche il playground dovrebbe nascere dal dialogo tra la dimensione etica del problema (perché?), con quella sociale (per chi?) e architettonica (come?) (Lauria, 2015) (foto: A. Lauria).

pagina a fronte

Fig. 1 – Dynamo Camp, summer camp di terapia ricreativa per bambini con gravi problemi di salute, Limestre, Pistoia. Particolare del *Veliero* (2011), una struttura per percorsi di abilità. Scaricare le tensioni, alimentare l'autostima, mettersi alla prova, fare attività fisica, stare con gli altri (foto: Archivio M. Montalti).



progettassero i luoghi della città tenendo presente anche la 'misura', le esigenze e i desideri dei bambini forse le nostre città sarebbero migliori.

Purtroppo, di rado i progettisti si sono rivelati pronti a comprendere l'importanza del gioco nel processo di crescita dei bambini e a fornire loro spazi realmente adeguati per giocare. Ci sono, è vero, lodevoli eccezioni (si pensi, solo per fare un esempio, allo straordinario lavoro svolto in Olanda, dove più forte è stata l'influenza del pensiero montessoriano, da Aldo van Eyck, che progettò, tra il 1947 e il 1978, oltre 700 playground), ma in generale il tema è stato ed è affrontato in modo riduttivo e omologante (Frost, 1992). Nella realtà del nostro Paese, in particolare, le aree gioco sembrano tutte uguali: estranee al contesto di riferimento, spesso fisicamente separate da ciò che le circonda, incapaci di innescare feconde relazioni tra i bambini e tra chi li accompagna o li guida e tra bambini e ambiente. Le attrezzature che ospitano, tipicamente scelte 'a catalogo', alimentano un approccio al gioco passivo e povero di stimoli e consentono attività pre-definite, noiose, ripetitive e meccaniche (Montalti 2014). Sono giocattoli per giochi specifici, che debbono essere usati così come gli adulti li hanno pensati. Così, i bambini si annoiano rapidamente e spesso li utilizzano in maniera non ortodossa e, talvolta, anche pericolosa. "Il bambino – osserva Tonucci, 2005 – assomiglia più ad un

criceto che ad un esploratore, ad un ricercatore, ad un inventore". Anche l'applicazione delle norme sulla sicurezza e il timore di azioni legali contribuiscono a rendere gli spazi per il gioco sempre più asettici e prevedibili (Solomon, 2005). Già nel 1965, Lady Allen of Hurtwood, osservando i playground degli Stati Uniti, li definì "*an administrator's heaven and a child's hell*" (Lady Allen of Hurtwood, 1965). Finanche nei parchi naturali e nelle aree rurali, dove il rapporto con la natura potrebbe fornire ispirazioni e opportunità, si applicano i medesimi stereotipi dei playground urbani.

In queste condizioni, diventa sempre più difficile per i bambini di città sperimentare se stessi, maturare un'autonoma capacità di controllare il rischio insito nel fare. Eppure, 'l'avventura' va considerata una componente essenziale del gioco: è nell'incontro con difficoltà nuove e nel loro superamento che si prova piacere, si consolida il livello raggiunto e si può tendere verso nuovi traguardi: verso prove più difficili, spazi più ampi, relazioni più articolate (Tonucci, 2002). La sperimentazione, d'altronde, può essere sia autonoma sia guidata: "aiutami a fare da solo" è una delle frasi più famose di Maria Montessori.

Il progetto dei playground, allora, andrebbe affrontato con un atteggiamento diverso e più esigente, capace di incrociare creativamente la dimensio-



ne etica del problema (perché?), con le dimensioni sociale (per chi?) ed architettonica (come?) (Lauria, 2015).

I playground dovrebbero consentire al bambino di mettere alla prova e sviluppare le proprie capacità favorendo attività (manipolare, scuotere, saltare, scivolare, rotolare, dondolare, arrampicarsi ecc.) in grado di divertire e di fornire una varietà di input e stimolazioni sensoriali (tattili, visive, olfattive, sonore, cinestesiche, vestibolari ecc.).

Dovrebbero essere capaci di alimentare la creatività e la proattività del bambino offrendogli l'opportunità di intervenire per adattare, modificare, trasformare, 'costruire' spazi e attrezzature per il gioco (Ceppi e Zini, 1998; Bartlett, 2002; Malagigi, 2014). Dovrebbero contribuire attivamente al processo di *empowerment* e di inclusione sociale del bambino nella comunità cui appartiene. Dovrebbero, ancora, contribuire al contrasto di due 'conseguenze' della vita dei bambini in città: 1) la diffusione di quelle malattie croniche legate alla sedentarietà, come l'obesità infantile, (NYC, 2010), attraverso giochi che favoriscono l'attività fisica; 2) la mancanza di un contatto diretto con la natura (Louv, 2005), attraverso la presenza e la valorizzazione di elementi naturali.

Queste opportunità, naturalmente, riguardano tutti i bambini, ma per bambini con particolari bisogni,

con ridotte opportunità di scambio e/o di sperimentazione ambientale, assumono un valore speciale. Per esempio, promuovere l'inclusione sociale attraverso il gioco è importante soprattutto per i bambini disabili e per i bambini che appartengono a nazionalità minoritarie; mentre bambini malati, abbandonati e che soffrono forti condizioni di stress (ad esempio, confinati in un orfanotrofio o in un istituto di detenzione, vittime di problemi familiari, così come di guerre o di disastri naturali) potrebbero beneficiare della 'distrazione positiva' (mitigazione dello stress) che il gioco può favorire (Olwig e Gullov, 2013).

Come per ogni spazio pubblico, anche per i playground il dialogo con l'ambiente circostante assume un valore centrale. La stessa possibilità di un playground di esprimere pienamente le proprie potenzialità è fortemente condizionata da 'fattori estrinseci' quali la raggiungibilità, le relazioni con il contesto paesaggistico e ambientale, le caratteristiche complessive (vincoli/opportunità) dei luoghi che li ospitano.

I playground, inoltre, dovrebbero essere pensati come vere e proprie 'opere di architettura'. Occorre superare l'atteggiamento invalso che li vede come insieme di attrezzature standardizzate e tendere verso una visione unitaria dello spazio e una progettazione integrata delle attrezzature. La presenza di elementi naturali, l'uso di materiali locali, l'interpre-

pagina a fronte

Fig. 3a – *Ding a ling*. Campane tubolari da esterno (foto: per gentile concessione di TLF srl, Chiusi della Verna, Arezzo).

Fig. 3b – *Borbotto*. Gioco musicale (foto: per gentile concessione di TLF srl, Chiusi della Verna, Arezzo).

tazione di tradizioni locali attraverso il gioco, il riuso 'creativo' dei materiali di recupero ecc. sono funzionali a radicare il playground nella sua realtà e a rafforzarne l'identità.

Il progetto del playground dovrebbe essere affrontato, in conclusione, con un atteggiamento di viva sperimentality (Vittoria, 2008) anche perché le connessioni, da ricercare tra i vari saperi che 'attraversano' lo spazio per il gioco, conferiscono al tema un carattere certamente interdisciplinare. È una sfida impegnativa che necessita della cooperazione di molti attori sociali: progettisti (architetti, artisti, designers, paesaggisti, pianificatori), terapisti, pedagogisti, educatori, *caregivers* ecc. e, naturalmente, degli stessi bambini.

Tipologie di playground e benessere del bambino

Per conseguire il benessere del bambino, di ogni bambino, il progetto del playground è chiamato a interpretare e a valorizzare le diverse 'dimensioni' del gioco: il gioco come divertimento, come strumento di apprendimento, come stimolo per la creatività e l'espressione di sé, come risorsa di *coping*, come opportunità di inclusione sociale, come attività fisica, come strumento terapeutico, come risorsa per rafforzare il senso di appartenenza ai luoghi, come strumento di esplorazione, come opportunità di contatto con la natura ecc.

Nel progetto del playground, le dimensioni del gioco possono assumere diversa rilevanza in rapporto al contesto di intervento (un parco urbano, un cortile scolastico, un ospedale pediatrico, una periferia urbana, un *summer camp*, un'area verde attrezzata, un parco naturale, uno stabilimento balneare, un parco storico ecc.), alle funzioni che si vorranno attivare, alle finalità da conseguire e agli utenti da servire (bambini, bambini e familiari, bambini e terapisti, bambini e educatori ecc.)

I playground possono assumere, così, diverse caratterizzazioni.

Di seguito, verranno brevemente descritte alcune tipologie particolarmente coerenti con le finalità di questo articolo: l'*Adventure playground*, il *Natural playground* e il *Therapeutic playground*.

L'*Adventure playground* e il *Natural playground* si basano entrambi, con varietà di accenti, sul rapporto con il contesto naturale e sul concetto di gioco libero. L'*Adventure playground*, nasce da un'intuizione del grande paesaggista danese Carl Theodor Sørensen osservando i bambini utilizzare per i loro giochi spontanei i cantieri edili, i depositi di rottami, i luoghi abbandonati, i *terrain vague*, come li avrebbe definiti più tardi Ignasi de Solà Morales. L'idea fu sperimentata la prima volta nel 1943, durante l'occupazione tedesca, quando a Sørensen fu commissionato il progetto di un "junk playground"

Fig. 4 – Cortile della scuola elementare di Tesido-Monguelfo (Bolzano). Mattoni di recupero e semplici tubi di plastica offrono tante possibilità di manipolare, costruire, lavorare in gruppo; sulla sinistra un 'tappeto elastico' formato da strati incrociati di rami secchi (foto: Archivio F. Valli).

pagina a fronte

Fig. 5 – Barbara Hendricks. Parco giochi realizzato nel 2010 nel cortile del Centro di salute mentale La Badia di San Miniato (Pisa). Il parco giochi è stato progettato con la consulenza dell'Unità Funzionale Salute Mentale Infanzia Adolescenza dell'AUSL 11 di Empoli prestando particolare attenzione alle esigenze dei bambini con problemi cognitivo-relazionali (foto: per gentile concessione di TLF srl, Chiusi della Verna, Arezzo).



(così questa tipologia di area gioco fu inizialmente chiamata)⁵, per il complesso residenziale Emdrupvænge alla periferia di Copenhagen (Bengtsson, 1975; Kozlovsky, 2007). L'*Adventure playground* si caratterizza per la diretta partecipazione dei bambini alle attività di costruzione delle attrezzature di gioco (a partire, spesso, da materiali edili e di recupero quali tubi di plastica, bobine di legno, fusti metallici, pezzi meccanici), per un gioco autogovernato, creativo e sperimentale, 'capovolto' rispetto a quello tradizionale, dato che le attrezzature e le 'regole del gioco' sono decise e non subite dal bambino. Questo conferisce agli *Adventure playground* un aspetto 'non finito'.

Il *Natural playground* (o *Playscape*) è un frutto della generale consapevolezza della positiva influenza della natura sul processo di crescita del bambino e, più in generale, sulla salute ed il benessere della persona (WHO, 2008). Il gioco all'aperto e il contatto con elementi naturali stimolano le percezioni sensoriali e generano effetti positivi sullo sviluppo delle capacità cognitive, emozionali e fisiche del bambino (inter alia, Montessori, 1950; Titman, 1994; Moore, 1997; Fjørtoft, 2004; Louv, 2005; Strife e Downey, 2009). Inoltre, consentono di fronteggiare ansia e depressione adolescenziale e sindromi da deficit di attenzione e iperattività (*Attention-Deficit/Hyperactivity Disorder* – ADHD) (Cfr.

Muñoz, 2009). È stato dimostrato che dove i bambini interagiscono attivamente con l'ambiente naturale (costruendo tane, accendendo un fuoco, cucinando, curando animali, coltivando piante ecc.), la qualità del gioco e l'appagamento derivante dal giocare risultano più alti (Peraro e Ubaldi, 2008). Il *Natural playground* tende a valorizzare l'utilizzo di elementi naturali quali piante, terra, acqua, legno, rocce, sabbia ecc. combinandoli in forme organiche per trasformarli in situazioni attrattive di gioco. Così, dislivelli del terreno, tronchi d'alberi adagiati a creare un ponte o uno scivolo, massi e sculture rocciose, giochi con l'acqua ecc. diventano opportunità di gioco libero (Hendricks, 2007).

I *Therapeutic playgrounds* sono luoghi in cui trova espressione la *play therapy* nelle sue numerose varianti (*Psychoanalytic, Directive, Nondirective, Relational, Sand Tray* ecc.). Sono impiegati, in particolare, nei processi riabilitativi che riguardano bambini malati e disabili e spesso sono all'interno o in diretto collegamento con ospedali pediatrici e centri di riabilitazione. (Canevaro, 2011) Si tratta di luoghi dove il terapeuta entra nel mondo del bambino attraverso il linguaggio del gioco e dove il bambino ha qualche possibilità di esercitare una forma di controllo sull'esperienza terapeutica in un ambiente sicuro e favorevole e ha la libertà di affermare se stesso per quello che è: in quel momento, a suo modo, nel



suo tempo (Axline, 1950; New e Cochran, 2007). Come nei *Natural playground*, gli elementi presenti in questo tipo di playground tendono a stimolare i sensi e a favorire attività di 'gioco espressivo' (giocare con la sabbia, con la terra, con l'acqua, con i colori, con le ombre, con i suoni naturali e artificiali ecc.), con l'obiettivo di rielaborare e fronteggiare una condizione spesso subita, come può essere quella della malattia.

Ciascuna di queste tipologie offre opportunità ed esprime qualità che, ad un più alto livello di riflessione, dovrebbero ispirare, insieme ad altre considerazioni, il progetto di ogni playground. Di un playground, cioè, che abbia quale obiettivo prioritario il benessere di ogni bambino nel suo contesto di vita.

Verso il Playground for All

In architettura, il concetto di accessibilità ha subito nel corso del tempo una profonda revisione per effetto, soprattutto, dell'evoluzione del concetto di disabilità, cui è strettamente legato. Se nel passato la

disabilità era considerata una condizione della persona, oggi è assunta come il risultato di una complessa interazione tra "persone con menomazioni e barriere comportamentali e ambientali, che impediscono la loro piena ed effettiva partecipazione alla società su base di eguaglianza con gli altri" (United Nations, 2006). Riconoscendo la diversità umana, l'Approccio delle Capacità supera il concetto invalso di disabilità quale limite, concentrandosi sulle potenzialità della persona disabile e sulla sua possibilità 'effettiva' di scegliere liberamente, tra una pluralità di opzioni disponibili, quali azioni svolgere per raggiungere i traguardi desiderati (Biggeri e Bellanca, 2011).

Sebbene esisterà sempre una parte dell'accessibilità che si occuperà di definire soluzioni specifiche per persone con problemi specifici, oggi, la ricerca progettuale su base esigenziale tende asintoticamente verso l'"universalità" (*Universal Design approach*), cioè verso soluzioni che mirano a conseguire l'idoneità nell'uso di luoghi, beni e servizi per il più ampio spettro possibile di popolazione mediante un pro-



Fig. 6a – Altalena per bambini su sedia a ruote in un parco urbano (foto: Archivio A. Lauria).

Fig. 6b – Cartello informativo per istruire all'utilizzo dell'altalena di Fig. 6a. L'attrezzatura è rivolta esclusivamente ai bambini disabili accompagnati da un adulto. Si tratta di un gioco o di una penitenza? (foto: Archivio A. Lauria).



Fig. 7 – Un'attrezzatura 'un tempo' accessibile anche ai bambini su sedia a ruote in un parco urbano (foto: Archivio A. Lauria).

[pagina a fronte](#)

cesso di *mainstreaming* che porta a sistema e generalizza saperi, esperienze, innovazioni, esigenze specifiche (Lauria, 2011).

Certo, non è facile. Se è chiaro che i processi di trasformazione degli habitat non sono padroneggiabili mediante impostazioni settoriali, poiché le relazioni che legano i numerosi fattori che entrano in gioco sono profonde e inestricabili, è altrettanto vero che 'progettare per tutti' presenta molte difficoltà concettuali ed operative. Siamo figli di una tradizione millenaria impegnata ostinatamente ad omologare gli esseri umani in categorie predeterminate per poi separarli in ambiti di ridotta permeabilità. Una naturale conseguenza di questa tendenza (a cui non si è sottratta neanche l'architettura religiosa), sono i moltissimi esempi di ambienti ad 'accessibilità riservata' realizzati nel corso del tempo, sono i moltissimi esempi di 'attrezzature speciali', pensate per questo o quel profilo di utenza (Lauria, 2003).

L'evoluzione delle strategie di design dei playground è un'efficace conferma dell'evoluzione culturale relativa al rapporto tra persone disabili e società.

I playground a lungo sono stati progettati ignorando completamente il requisito di accessibilità e i bisogni dei bambini disabili. Questo è particolarmente grave non solo perché i playground sono spazi pubblici, ma anche perché questi spazi, appartenendo a quei luoghi urbani dove i bambini sviluppano maggiormente le proprie competenze sociali, potrebbero rappresentare un'importante risorsa – quasi un 'manifesto', si potrebbe dire – per l'integrazione tra simili su un piano di equità (United Nations, 2006). Da qualche tempo si osservano anche nel nostro Paese tentativi volti ad ampliare il campo dei possibili utilizzatori e alcune aziende hanno inserito nei loro cataloghi giochi rivolti ai bambini disabili.

Normalmente si seguono due strade: quella dell' 'adattamento' e quella della 'protesizzazione' di giochi 'ordinari'. Purtroppo, molto spesso questi tentativi, che generano giochi che possono essere ascritti alla categoria delle 'attrezzature speciali', falliscono sul piano della inclusione e veicolano un messaggio erroneo tendente a stigmatizzare la disabilità e il bambino disabile.



Il playground, al contrario, dovrebbe nascere come soluzione 'per tutti' per originaria idea progettuale e non come conseguenza di un processo di adattamento/protesizzazione, più o meno evoluto, di giochi ordinari (Montalti, 2012). Dopo essere passati dalla fase dell' 'esclusione' a quella dell' 'inserimento', occorre fare un ulteriore passo in avanti e tendere verso la fase dell' 'inclusione' (Vislie, 2003; United Nations, 2006). Giocare insieme non significa, infatti, giocare uno accanto all'altro, ma condividere un'emozione, un'esperienza. L'obiettivo che il progettista dovrebbe porsi non è di negare le diversità né di esaltarle, ma di assumere alla base del proprio lavoro un diverso concetto di norma (Pontiggia, 2000) perché gli spazi e gli oggetti devono essere specifici per risolvere determinati problemi, ma allo stesso tempo devono anche essere generici, in modo che vadano bene per tutti. Sarebbe bello se ogni bambino sentisse dentro di sé di essere stato al cen-

tro dei pensieri di chi ha 'inventato' il posto in cui si diverte e gioca con gli altri (Lauria, 2003).

Un esempio positivo di playground inclusivo, è il Melis Stokepark, progettato a l'Aia, Paesi Bassi, dallo studio di architettura Carve, nel 2010. La costruzione, situata all'interno di un parco, non è recintata. Non è un insieme di attrezzature, perché le attrezzature danno vita ad un progetto integrato composto da elementi naturali e costruiti. Ha una forma ad anello che costituisce un percorso con molti cambi di quota ed è, al tempo stesso, un confine permeabile in più punti. Le pareti esterne dell'anello sono rivestite in legno con supporti per l'arrampicata, mentre quelle interne, rivestite da materiale antitrauma di colore blu, sono superfici inclinate da scalare, su cui scivolare o, comunque, da usare secondo le proprie abilità. La forma curva genera un ambiente raccolto, che risulta di aiuto per i bambini che hanno difficoltà a rapportarsi con i grandi spazi aperti. All'interno, in-

torno e sull'anello c'è ampio spazio per i giochi attivi di varie difficoltà, giochi di movimento (arrampicata, scivolo), di manipolazione e costruzione (sabbia) e giochi di fantasia e di ruolo (tunnel, piattaforme e rifugi). Melis Stokepark è uno spazio per giocare in cui trovano espressione aspirazioni e storie diverse, anche fra loro contrapposte, un ambiente ibrido in cui le relazioni che si intrecciano danno al luogo forma e identità.

Conclusioni

Nella pedagogia relazionale di Malaguzzi (1995) il bambino apprende interagendo con il suo ambiente, trasformando attivamente le sue relazioni con il mondo degli adulti, delle cose, degli eventi e, in forme originali, con i coetanei, partecipando alla costruzione di sé e dell'altro da sé.

In questo processo dinamico, i playground potrebbero svolgere un ruolo importante.

I playground dovrebbero essere pensati come una ri-

sorsa individuale, sociale ed urbana. Come ogni spazio pubblico, il loro progetto dovrebbe incrociare creativamente la dimensione etica del problema (perché?) con quella sociale (per chi?) e quella architettonica (come?). Dovrebbero essere luoghi che parlano di comunanza come condivisione, di convivialità, di piacere e senso di appartenenza. Luoghi di svago e di apprendimento, di espressione di sé, di creatività, di relazione e dialogo con gli altri e con il paesaggio naturale ed urbano.

Per conseguire questi obiettivi, il progetto del playground deve essere ispirato da una visione culturale diversa e più ambiziosa che abbia come obiettivo il benessere del bambino, di ogni bambino, nel suo contesto di vita. Una visione interdisciplinare che superi le tipologie e le modalità operative invalse e sia capace di fare del playground un laboratorio di creatività e di inclusione sociale e del bambino che lo 'abita' – come scrive Francesco Tonucci – un esploratore, un ricercatore, un inventore.

pagina a fronte

Fig. 8 – *Nidondolo* di Mitzi Bollani, un'attrezzatura che promuove situazioni di gioco collettive (foto: per gentile concessione di MODO arredo srl, Campodoro, Padova).



Note

¹ La difficoltà di accesso alle risorse rappresenta, insieme all'inadeguata partecipazione sociale, alla mancanza di integrazione sociale e di potere, un fattore peculiare di esclusione sociale, la quale, ormai, ha sostituito la povertà nell'analisi della iniquità sociale (Edwards, 2001).

² L'Approccio delle Capacità – che si basa sull'idea che la 'diversità' è una caratteristica peculiare dell'umanità, cioè che ciascun individuo è diverso dagli altri nelle caratteristiche personali e per le circostanze sociali e ambientali in cui vive – (Sen, 1987; Nussbaum, 2011) rappresenta un coerente approccio culturale dell'Accessibilità.

³ Frost (1992) ha classificato le attività di gioco in tre categorie: attività funzionali (correre, arrampicarsi, scivolare ecc.); attività costruttive (costruire capanne e rifugi, manipolare ecc.); attività simboliche (giochi di ruolo, drammatici e sociali ecc.).

⁴ La grande pedagogista svedese Ellen Key, nel suo libro *Barnets århundrade (Il secolo del bambino)*, scritto nel 1900 e tradotto in italiano sei anni più tardi, preconizzò quanto poi effettivamente avvenne: il 1900 è stato effettivamente il secolo che ha espresso verso il mondo dell'infanzia un interesse straordinario e capace di spaziare tra i diversi capi del sapere.

⁵ Il termine 'Adventure playground' si deve alla paesaggista Lady Allen of Hurtwood che, peraltro, realizzò, nel 1970, il primo Adventure playground per bambini disabili nel quartiere di Chelsea, a Londra (Lady Allen of Hurtwood, 1968).

Fonti bibliografiche

Axline V. M. 1950, *Entering the Child's World Via Play Experiences*, «Progressive Education», 27, pp. 68-75.

Bartlett S. 2002, *Urban children and the physical environment. Children and the City*, Conference, 11-13 December 2002, Amman, Jordan, Arab Urban Development Institute.

Barton E. E., Wolery M. 2008, *Teaching Pretend Play to Children with Disabilities: A Review of the Literature*, «Early Childhood Special Education», vol. 28, no.2, pp. 109-125.

Bengtsson A. 1970, *Environmental Planning for Children's Play*, Praeger Publishers, New York.

Bengtsson, A. (ed) 1972, *Adventure Playgrounds*, Praeger Publishers, New York (trad. it. Milano, 1975).

Biggeri M., Bellanca N. (a cura di) 2011, *L'approccio delle capacità applicato alla disabilità: dalla teoria dello Sviluppo Umano alla pratica*, Litograf Editor, Cerbara-Città di Castello (PG).

Brown S., Vaughan C. 2009, *Play: How It Shapes the Brain, Opens the Imagination and Invigorates the Soul*, Avery Publishing Group, New York.

Canevaro A. 2001, *Bambini e bambine in ospedale. Aiutare ma come?* in *Gioco e studio in ospedale. Creare e gestire un servizio ludico-educativo in un reparto pediatrico*, a cura di M. Capurso, Erickson, Trento.



pagina a fronte

Fig. 9 – Carve, Melis Stokepark, l'Aia, Paesi Bassi, 2010. Un esempio interessante di *playground for all* (foto: per gentile concessione di Carve Landscape Architecture, Amsterdam).

Fig. 10 – Carve, Melis Stokepark, l'Aia, Paesi Bassi, 2010. Particolare del tunnel con seduta (foto: per gentile concessione di Carve Landscape Architecture, Amsterdam).

Ceppi G., Zini M. (a cura di) 1998, *Bambini, spazi, relazioni. Metaprogetto di ambiente per l'infanzia*, Reggio Children, Reggio Emilia.

Edwards C. 2001, *Inclusion*, in *Regeneration: a place for disabled people?*, «Urban Studies», vol. 38, no. 2, pp. 267-286.

Fjørtoft I. 2004, *Landscape as Playscape: The Effects of Natural Environments on Children's Play and Motor Development*, in «Children, Youth and Environments», vol. 14, no. 2, pp. 21-44.

Frost J.L. 1992, *Play and Playscapes*, Delmar Publishers Inc., New York.

Gamba A. 1998, *Il disegno e la narrativa del bambino malato di tumore*, in *Tutti bravi. Psicologia e clinica del bambino portatore di tumore*, a cura di R. Saccomani, Milano, Cortina.

Gould P.R. 1969, *Spatial diffusion. Resource Paper No. 4*, Association of American Geographers, Washington DC.

Hendricks B. 2001, *Designing for Play*, Ashgate Publishing Company, Burlington.

Hendricks B. 2007, *The Power of Playing*, in *Paesaggi Terapeutici*, a cura di A. Gherzi, Alinea, Firenze.

Heseline P., Holborn J. 1987, *Playgrounds: the planning, design and construction of play environments*, Nichols Pub. Co., New York.

Hughes B. 2000, *A Dark and Evil Cul-de-Sac. Has children's play in Belfast been adulterated by the troubles?* M.A. dissertation, Anglia Polytechnic University, Cambridge, <www.playeducation.com> (04/15).

Kozlovsky R. 2007, *Adventure playgrounds and postwar reconstruction*, in *Designing modern childhoods: History, space, and the material culture of children: An international reader*, eds. M. Gutman, N. de Coninck-Smith, Rutgers University Press, Rutgers NJ.

Lauria A. 2003, *Esigenze dell'uomo e progettazione degli habitat*, in Id. (a cura di) *Persone "reali" e progettazione dell'ambiente costruito*, Maggioli, Rimini.

Lauria A. 2011, *La progettazione esigenziale nella dimensione culturale dell'abitare*, in *La ricerca tra innovazione, creatività e progetto*, a cura di R. Bolici, M. Gambaro, A. Tartaglia, FUP, Firenze.

Lauria A. (a cura di) 2012, *I piani per l'accessibilità. Una sfida*

per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare, Gangemi, Roma.

Lauria A. 2013, *Florence Accessibility Lab*, <http://issuu.com/dida-unifi/docs/brochure-stampa-vers-it> (04/15).

Lauria A. 2014a, *Accessibilità*, <http://www.wikitecnica.com/accessibilita-tecnologia-edilizia> (04/15).

Lauria A. 2014b, *L'Accessibilità come "sapere abilitante" per lo Sviluppo Umano: il Piano per l'Accessibilità*, «TECHNE Journal of Technology for Architecture and Environment», 7, pp. 125-131.

Lauria A. 2015, *L'approccio esigenziale-prestazionale e la qualità dell'abitare*, in *Tecnologia e progetto per la ricerca in Architettura*, a cura di A. Claudi de Saint Mihiel, Clean Edizioni, Napoli, pp. 52-64.

Lady Allen of Hurtwood 1968, *Planning for Play*, Thames and Hudson, London.

Lady Allen of Hurtwood 1965, *Recreation: Junkyard Playground*, «New York: Times», 25 June 1965, <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,833789,00.html> (04/15).

Louv R. 2005, *Last Child in the Woods: Saving our Children from Nature-Deficit Disorder*, Algonquin, Chapel Hill N.C. (trad. it. Milano, 2006).

Malagigi E. 2014, *Design per l'infanzia. Giochi di forme, colori e materiali*, in *Diritto al gioco nell'infanzia*, a cura di L. De Sanctis, Fefè, Roma.

Malaguzzi L. 1995, *La storia, le idee, la cultura, in I cento linguaggi dei bambini* a cura di C. Edwards, L. Gandini, G. Foreman, Edizioni Junior, Azzano San Paolo (BG).

Moles A., Romher E. 1985, *I labirinti del vissuto. Tipologia dello spazio e immagini della comunicazione*, Marsilio, Venezia.

Moore R. C. 1997, *The Need of Nature: A Childhood Right*, in «Social Justice», vol. 24, no. 3, pp. 203-220. Montalti M. 2012, *Area problema. Le aree e le attrezzature per il gioco*, in *I piani per l'accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare* a cura di A. Lauria, Gangemi, Roma.

Montalti M. 2014, *Playground: spazio per il gioco, risorsa per la comunità. Principi e criteri per la progettazione del playground terapeutico*, Tesi di dottorato.

Fig. 11 – Carve, Melis Stokepark, l'Aia, Paesi Bassi, 2010. Tappeto elastico integrato nella pavimentazione (foto: per gentile concessione di Carve Landscape Architecture, Amsterdam).

- Montessori M. 1950, *La scoperta del bambino*, Garzanti, Milano.
- Muñoz S. A. 2009, *Children in the outdoors: a literature review*. Sustainable Development Research Centre, <<http://tcrsb.ednet.ns.ca/hal/Professional%20Documents/Children%20and%20The%20Outdoors%20-%20A%20Literature%20Review.pdf>> (04/15).
- New R.S., Cochran M. (eds) 2007, *Early Childhood Education. An International Encyclopedia*, 4 voll., III, Praeger Publishers, New York.
- Nussbaum M. 2011, *Creating Capabilities: The Human Development Approach*, Harvard University Press (trad. it. Bologna, 2012).
- NYC 2010, *Active design guidelines. Promoting physical activity and health in design*, <<http://centerforactivedesign.org/dl/guidelines.pdf>> (04/15).
- Olwig K. F., Gullov E. (eds) 2013, *Children's Places: Cross-Cultural Perspectives*, Routledge, London.
- Peraro W., Uboldi R. 2008, *Il Robinsonismo come metodo. L'utilizzazione dei materiali di recupero. Rischio e sicurezza in un campo Robinson*, Marco Valerio Editore, Torino.
- Petrella F., Romitti I. (a cura di) 1998, *Gli spazi verdi per il gioco dei bambini*, Alinea Editrice, Firenze.
- Pontiggia G. 2000, *Nati due volte*, Mondadori, Milano.
- Sacratò L., Venerito A.M., Franzoni E. 2007, *Il ruolo del gioco in ospedale. Dagli aspetti teorici alle sue applicazioni clinico-terapeutiche*, Edizioni Del Cerro, Tirrenia (PI).
- Scott L.M. 2000, *Evaluating intra-metropolitan accessibility in the information age: operational issues, objectives and the implementation*, in *Information, place, and cyberspace*, eds. D.G. Janelle, D.C. Hodge, issues in accessibility, Springer, Berlin, pp. 21-45.
- Sen A. 1987, *On Ethic and Economics*, Basil Blackwell, Oxford (trad. it. Bari, 1988).
- Solomon S. 2005, *American Playgrounds Revitalizing Community Space*. University Press of New England, Hanover and London.
- Sturrock G., Else P. 1998, *The playground as therapeutic space: Playwork as healing – The Colorado Paper*, Ludemos Press, Leigh-on-Sea.
- Titman W. 1994, *Special Places, Special People: The Hidden Curriculum of School Grounds*, World Wide Fund For Nature/ Learning through Landscapes, UK.
- Tonucci F. 2002, *Se i bambini dicono: adesso basta!* Laterza, Roma-Bari.
- Tonucci F. 2005, *La città dei bambini*, Laterza, Bari.
- United Nations 2006, *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*.
- Vislie L. 2003, *From integration to inclusion: focusing global trends and changes in the western European societies*, «European Journal of Special Needs Education», vol. 18, no. 1, pp. 17-35.
- Vittoria E. 2008, *Il legno amico dell'uomo*, in *Intorno a Pinocchio. Pinocchio sublimato dalla letteratura all'arte*, a cura di A. Capasso, Armando, Roma.
- Ward C. 1978, *The Child in the City*, Architectural Press, London (trad. it. Napoli, 2000).
- Webb S., Brown F. 2003, *Playwork in Adversity: Working with Abandoned Children*, in *Playwork: Theory and Practice*, F. Brown, Open University Press, Buckingham, pp. 157-175.
- Webb S., Brown F. 2005, *Children without Play*, «Journal of Education», 35, pp. 139-158.
- Whitebread D., Basilio M., Kvalja M., Verma M. 2012, *The importance of play: A report on the value of children's play with a series of policy recommendations*, <http://www.importance-ofplay.eu/IMG/pdf/dr_david_whitebread_-_the_importance_of_play.pdf> (04/15).
- WHO 2008, *Benefits of Physical Activity*, <http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_recommendations/en/> (04/15).
- Wilson P. 2009, *The Playwork Primer, College Park (MD): Alliance for Childhood*, <<http://www.imaginationplayground.com/images/content/3/2/3239/playwork-primer.pdf>> (04/15).
- Wurman R.S. 1989, *Information Anxiety*, Doubleday, New York (trad. it. Milano, 1991).



Notizie
News

Landscape Accessibility. International Workshop

Gabriele Corsani

Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura gabriele.corsani@unifi.it

01
2015

Abstract

Queste note presentano l'esperienza del Workshop che si è svolto a Milazzo (25 maggio - 8 giugno 2014) sui caratteri paesaggistici della accessibilità così come è restituita, con ampiezza di relazioni e di immagini, dal volume *Landscape accessibility* (2014) curato da Valerio Morabito, organizzatore dell'evento. L'iniziativa si è avvalsa dei finanziamenti dell'*IP Erasmus 2014* e del contributo del Comune di Milazzo. L'esercizio progettuale è focalizzato su tre aree della città: *waterfront* di ponente, ferrovia dismessa, Castello. Settantacinque studenti, provenienti da nove scuole di paesaggio europee e da quattro extraeuropee, organizzati in gruppi, guidati da numerosi docenti hanno prodotto cinque progetti per ogni tema, con risultati di grande interesse per l'originalità delle interpretazioni della accessibilità paesaggistica.

Parole chiave

Paesaggio, accessibilità, Milazzo, lungomare, ferrovia dismessa.

Abstract

*The following notes present the Workshop held in Milazzo (25th May - 8th June 2014) on the landscape aspects of the accessibility, as it is well illustrated in the volume *Landscape Accessibility (2014)* by Valerio Morabito, the organizer of the event. The Workshop has been supported by the European Funding IP Erasmus 2014 with the contribution of the Municipality of Milazzo. The design exercise concerns three areas of the city: the Waterfront 'Ponente', the Abandoned Railway, the Castle. Seventy five students from nine European and four extra European landscape schools, divided in fifteen groups, under the guide of numerous professors elaborated for every topic five proposals, whose originality of interpretations of the landscape accessibility resulted highly interesting.*

Keywords

Landscape, accessibility, Milazzo, waterfront, abandoned railway.

Received: March 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16735 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

L'Italia dei nostri avi, da quando le ferrovie l'hanno resa inaccessibile, è diventata, come tutti sanno, uno dei paesi più sconosciuti d'Europa. [...]. Intanto, a un tiro di sasso dalla ferrovia che trascina lontano il viaggiatore a metà riluttante, si trova dietro a un muro come per incanto trasparente, a lui negata, l'Italia vera, inaccessibile come le case di cristallo di un qualche sogno.

Borchardt R., *Villa*, in *Città italiane*, 1989, Adelphi, Milano, p. 23

L'accessibilità è uno dei presupposti dell'urbanistica e dell'architettura del paesaggio. La specializzazione degli spazi pubblici, le acquisizioni estetiche e i nuovi concetti di partecipazione e di sicurezza ne hanno amplificato i tradizionali parametri.

Un approccio all'accessibilità centrato sulle componenti paesaggistiche è stato sperimentato alla scala urbana dal *Landscape Accessibility International Workshop* che si è svolto a Milazzo dal 25 maggio all'8 giugno 2014, diretto da Valerio Morabito del Dipartimento dArTe dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, organizzato dallo stesso Dipartimento e supportato dall'Erasmus Intensive Programme 2014, con la partecipazione del Comune di Milazzo.

L'evento ha riunito docenti e studenti di architettura e architettura del paesaggio di nove Università partner: Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona (Spagna); Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier (Francia); University of Thessaly, Volos (Grecia); Jade Hochschule, Fachhochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth (Germania); Universitatea de Arhitectura si Urbanism Ion Mincu, Bucarest (Romania); Tampereen Teknillinen Yliopisto (Finlandia); Istanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Mimarlık Bölümü (Turchia); Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria; Università degli Studi di Firenze. Inoltre erano

invitate quattro Università extra europee: PennDesign University of Pennsylvania (USA), Ecole Nationale d'Architecture de Rabat (Marocco), Tongji University of Shanghai (Cina), Universidad Nacional de Córdoba (Argentina).

I luoghi affrontati dal Workshop (*site*) sono:

1. Waterfront di Ponente;
2. Parco ferroviario dismesso;
3. Castello.

Ogni *site* è affrontato da cinque progetti elaborati da gruppi composti mediamente da cinque studenti, eterogenei rispetto alle provenienze geografiche. Le molteplici occasioni offerte dai luoghi e le differenti premesse teoriche delle scuole paesaggistiche si sono confrontate e composte nelle due settimane di lavoro, scandite da uguali ritmi giornalieri (lezione mattutina, sopralluoghi ed elaborazione dei progetti con l'assistenza dei docenti) e intervallate dalla *mid term review*. Ogni gruppo ha presentato la propria idea in due tavole in formato A0, con l'ausilio un power point illustrativo del percorso progettuale. La mostra finale e la premiazione (primo premio e menzione d'onore per ciascun tema) hanno concluso l'esperienza.

Il tempestivo volume a cura di Valerio Morabito, *Landscape Accessibility* (ottobre 2014, Aracne, Roma), restituisce la struttura teorica, i risultati conseguiti dal Workshop e il fervore compostamente animato della partecipazione¹.

01
2015

Tre saggi iniziali interpretano l'esperienza e le prospettive della *landscape accessibility*:

- Morabito in *Landscape Accessibility: A Holistic Imagination* (pp. 10-11) afferma che essa non è legata solo a un brillante progetto ma “*is much more related with the concept of intelligent and innovative ideas*” (p.10) e si associa a una serie di componenti che caratterizzano tali qualità – “*Information, knowledge, culture, religion, community, environment, ecology and energy*” (ibidem) – in una visione olistica. Che attingendo, ancora, alle rappresentazioni artistiche, alle suggestioni cinematografiche, ecc., si propone di realizzare una connettività paesaggistica animatrice di molteplici varietà di usi degli spazi aperti.
- Gianfranco Neri, direttore del Dipartimento d'Arte di Reggio Calabria, in *Landscape Accessibility. A Strategy for the Reconstruction of Sites* (pp. 12-13) apprezza nel Workshop di Milazzo il con-

petto di accessibilità paesaggistica come via per un approccio ricostituivo della dignità cui aspira ogni luogo. Il confronto della didattica con la realtà, oltre che supporto sempre prezioso per le amministrazioni pubbliche, “*is able to capture and express an implicit, but still not expressed, current need of settled community, in an unusual and original way*” (p. 12).

- Richard Weller, direttore della scuola di paesaggio della Penn University, in *Restricted Access* (pp. 14-15) valuta la *landscape accessibility* come attitudine a un entrare – e a un essere – nei luoghi che non è soltanto mera abolizione degli ostacoli fisici, sia pure meritoria come l'accessibilità a un parco pubblico, sempre sospeso fra utopia extraterritoriale e illusione di Arcadia. È decisiva la dialettica fra protezione e trasgressione del confine, ove “*good designers should know how to push and pull in both directions. For every*



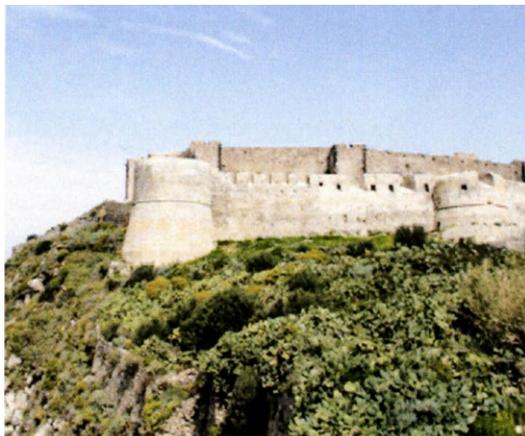


Fig. 1 – Le tre aree tematiche di Milazzo (Morabito, 2014, p. 67).

Da sinistra:

Site 1 – Waterfront “Ponente”

Site 2 – Abandoned Railway

Site 3 – “Castle” Accessibility

pagina a fronte

in basso

Fig. 2 – Riunione dei docenti (Morabito, 2014, p. 63).

Fig. 3 – Studenti al lavoro (Morabito, 2014, p. 69).

time a designer draws a line, they can either imprison us or release us” (p. 15).

Seguono le sintesi delle lezioni e riflessioni dei docenti e al riguardo sottolineiamo soltanto che ogni testo è accompagnato da piccole immagini e disegni che compongono una sequenza interpretativa apprezzabile a sé. I progetti degli studenti formano poi la parte più consistente del volume, chiuso dalle due *Conferences International Guests* – Monica Bertolino e Daniel Vasini – e dalle immagini della mostra finale. Presentiamo qui i punti salienti dei progetti che si sono aggiudicati la menzione d'onore e il primo premio di ognuno dei temi.

Site 1. Waterfront di ponente

Gruppo 7 – Menzione d'onore. Anneliza Carmalt Kaufer, Andrea Samis, Al Mamoune Benkirane, Pierre Marc, Chiara Fugazzotto, Giuseppe Tindaro Caliri. Motto: *Sea and be scene* (pp. 84-89).

La proposta di ricucitura di fronte mare e città nel tratto assegnato del *waterfront* (circa due chilometri e mezzo) parte, alla maniera antica, da un'analisi dei venti dominanti di mare e di terra e delle visuali alla scala territoriale, integrata dalla lettura puntuale delle presenze naturali e artificiali del luogo e della forma urbana, al fine di stabilire connessioni con gli altri due punti focali di Milazzo considerati dal Workshop. Le relazioni visive e sensoriali sono risolte

mediante sette vie fra *waterfront* e città che si prolungano nel mare con i moli e si insinuano nel tessuto urbano con leggere trame lignee sospese, dando vita a sette *“pulses of intensity”* (p. 84), coaguli di energia agitati dal vento e tesi verso le visuali lontane, intesi a confermare ed accrescere l'identità ambientale e paesaggistica di Milazzo.

La proiezione marina delle sette vie ha il suo picco a nord con il molo concluso da una icona a forma di geyser, inaccessibile *“register of the wind”* (ibidem) o Torre dei venti, illuminata di notte, che stabilisce un legame visivo con il *“vantage point”* del Castello, unito da una funicolare a questo punto del *waterfront*. I moli diminuiscono la loro proiezione verso la parte sud, dove la serie delle relazioni mare-marina-città è conclusa da un anfiteatro di piana e riparata accessibilità.

Nella spiaggia sono collocate postazioni di pannelli mobili che, proteggendo dal vento o dal sole mediante la loro agevole adattabilità meccanica, insieme alle dotazioni di verde e alle dune consentono un gradevole passeggio in ogni stagione. I moli intermedi articolano i contatti città-mare mediante una torre-osservatorio sul mare, un altro osservatorio come terminale di una via pedonalizzata, l'ex mattatoio trasformato in museo della città, aree dedicata alla floricultura, a un mercato, alla pesca.

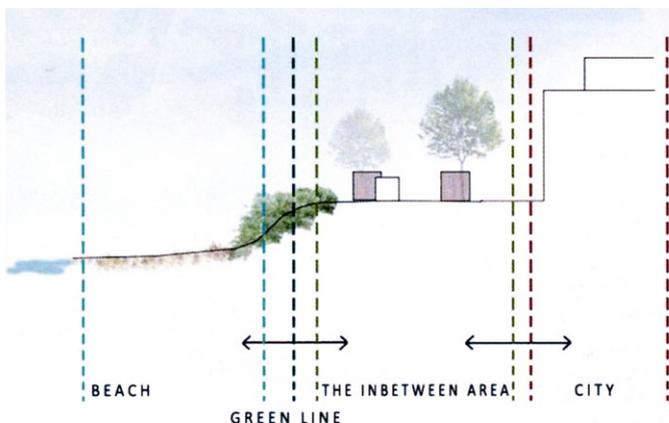
Fig. 4 – The Inbetween Area.
Connecting the sea to the city
(Morabito, 2014, p. 91).

in basso

Fig. 5 – The covered market
(Morabito, 2014, p. 95).

pagina a fronte

Fig. 6 – Prospetto del Waterfront,
particolare (Morabito, 2014, p. 94).



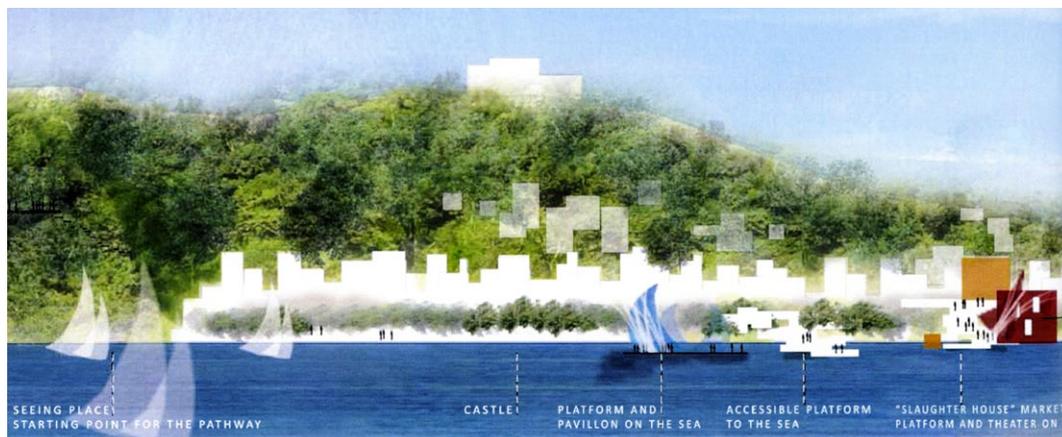
01
2015

Gruppo 13 – Primo premio. Aurelian Graure, Mona Bouzarout, Milla Rusanen, Ilaria Mannino. Motto: *The pulse* (pp. 90-95).

La striscia verde esistente, individuata come tramite di relazione fra gli altri due sistemi lineari, la costa e la città, delimita da un lato la spiaggia e dall'altro la "in-between area", zona di mezzo verso la città. Questa fascia mediana assume nel progetto una vivaci-

tà nuova, *The pulse* appunto. Il master plan prospetta una "story line" (p. 91), racconto che nel percorrere l'asse lineare del waterfront diventa suscitatore di atmosfere urbane, luogo di mediazione "in order to feel the sea even when it's missing" (p. 90). La nuova "Social area" amplifica le occasioni di incontro tradizionalmente presenti nel Lungomare Garibaldi, waterfront di levante, qui risolte da una serie di piazze





conclude a nord da un'area rialzata, invitante spianata dei ristoranti e di luoghi di incontro, conclusa nel mare da un padiglione galleggiante. La zona sottostante, dedicata allo sport e all'arte, presenta una inquadratura visiva del mare atta ad esaltarne l'immensità e allo stesso tempo a ristabilire una dimensione non incombente di questo elemento naturale: *"Human beings and nature are both at the same level"*: assai apprezzabile accessibilità, questa, stabilita attraverso il paesaggio.

Arte e Piazza del mercato sono unite dal punto focale dell'ex macello, restaurato come casa di artisti. Di fronte alla casa degli artisti si innalza una piattaforma a formare un cinema all'aperto che si inoltra nel mare. Con questo nodo si conclude, per circa le metà del *waterfront*, la serie degli interventi più costruiti: *"The more we move to the south, the wilder and less structured are our interventions"*. La parte naturale riservata alla spiaggia è conclusa da un ultimo forte segno, una torre panoramica leggera, *"A landmark from which the waterfront spreads and grows up towards the castle, suggesting the start of a new story, on the seaside"* (ibidem).

Site 2. Parco ferroviario dismesso

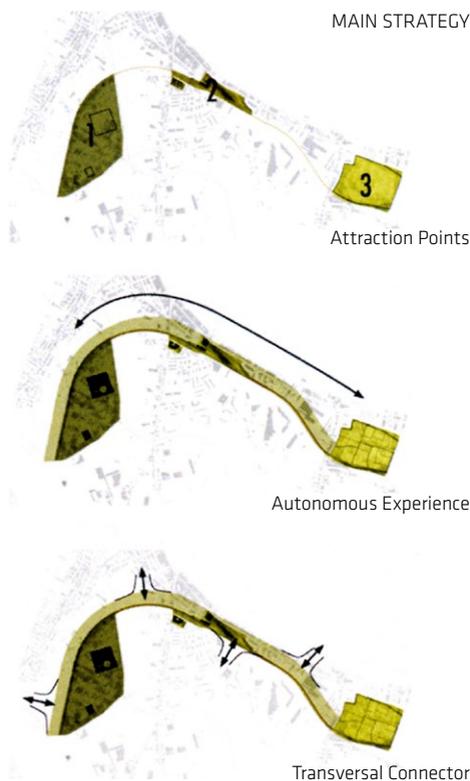
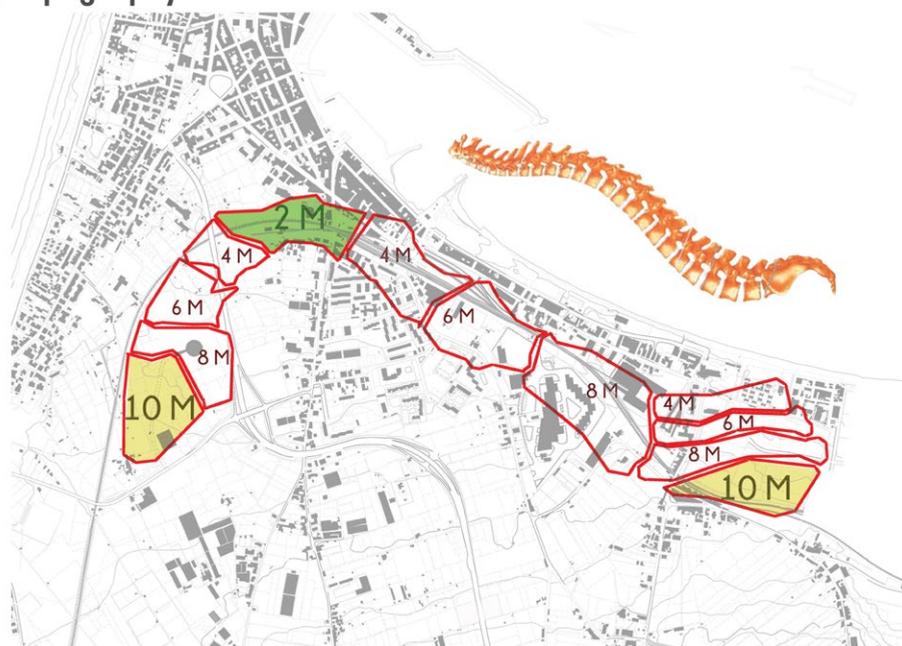
Gruppo 11 – Menzione d'onore. Diana Gruberg, Maria Schina, Ivana Trabucchi, Vincenzo Murdaca, Ahmed Abdillahi Shamuty. Motto: *Wild traces* (pp. 112-117).

Il vecchio tracciato ferroviario, ora interrotto, entra nella città alla base della penisola e, con andamenti tangente al *waterfront* est, congiunge due ampie aree aperte a nord e sud, sopraelevate di alcuni metri rispetto alla parte baricentrica ove si trova la vecchia stazione.

Il progetto intende sia ricostituire la continuità del tracciato, attraverso ponti e rampe, facendone l'elemento connettivo dei poli del parco ferroviario, sia attivare una rete di connessioni fra il parco medesimo e la città, mantenendo e incrementando il carattere spontaneo dei due polmoni verdi, attualmente inaccessibili e per i quali si prospetta la sostituzione delle specie infestanti con quelle della *"mixed-oak forest"* (p. 112) mediterranea. Il percorso ferroviario si amplia a costituire una vera e propria fascia verde, ugualmente caratterizzata dal punto di vista naturalistico. Negli spazi verdi, di cui è previsto un costante infoltimento, sono mantenute le attività agricole esistenti; nei loro pressi alcune pergole assicurano ombra e riparo per visitatori e acquirenti di frutta e ortaggi. Tre planimetrie mostrano le serie delle percorrenze del parco: 1. *Wild traces (Ecological and Community succession)*, 2. *Paths and forestation (Restabilish oak forest)*, 3. *Bike network (Accessing abandoned houses)* (p. 115).

La rete dei sentieri pedonali e ciclabili (con un servizio di *bicycle sharing*) facilita l'accesso alle nuo-

Enhancing Topography

01
2015

ve presenze nel parco: centro sportivo, biblioteca, ostello per giovani, nuovi nuclei di *social housing* che connettono le zone residenziali est e ovest della città. La vecchia stazione e la piazza antistante, con molteplici installazioni e attività (centro di informazioni, frutteti, fontana), diventano uno dei fuochi del nuovo parco. Fra i riferimenti della rinnovata scena urbana spicca il settore delle rovine adiacente alla marina ovest, ove la torre è restaurata, dotata di un ristorante e adibita a punto panoramico. Un anfiteatro di piana accessibilità completa la serie delle attrezzature.

Gruppo 9 – Primo premio. Augustina Maria Caligaris, Alessia Grillo, Youssef Bennouna, Marinella Carrieri, Anoshey Rahim. Motto: *The Spine* (pp. 118-123).

Il recupero del parco ferroviario parte da una attrattiva lettura dei suoi caratteri fisici: la slide n. 9 del power point, *Enhancing Topography* mostra l'articolazione topografica delle micro zone distinte in base alla differente altimetria dei terreni affiancata

Fig. 9 – I nuovi sistemi strutturali del Parco della ferrovia (Morabito, 2014, p. 121).

pagina a fronte

Fig. 7 – Suddivisione altimetrica delle aree del parco ferroviario e interpretazione organica dell'area (*Enhancing Topography*, dal power point illustrativo della genesi del progetto).

in basso

Fig. 8 – Main Strategy (Morabito, 2014, p. 119).

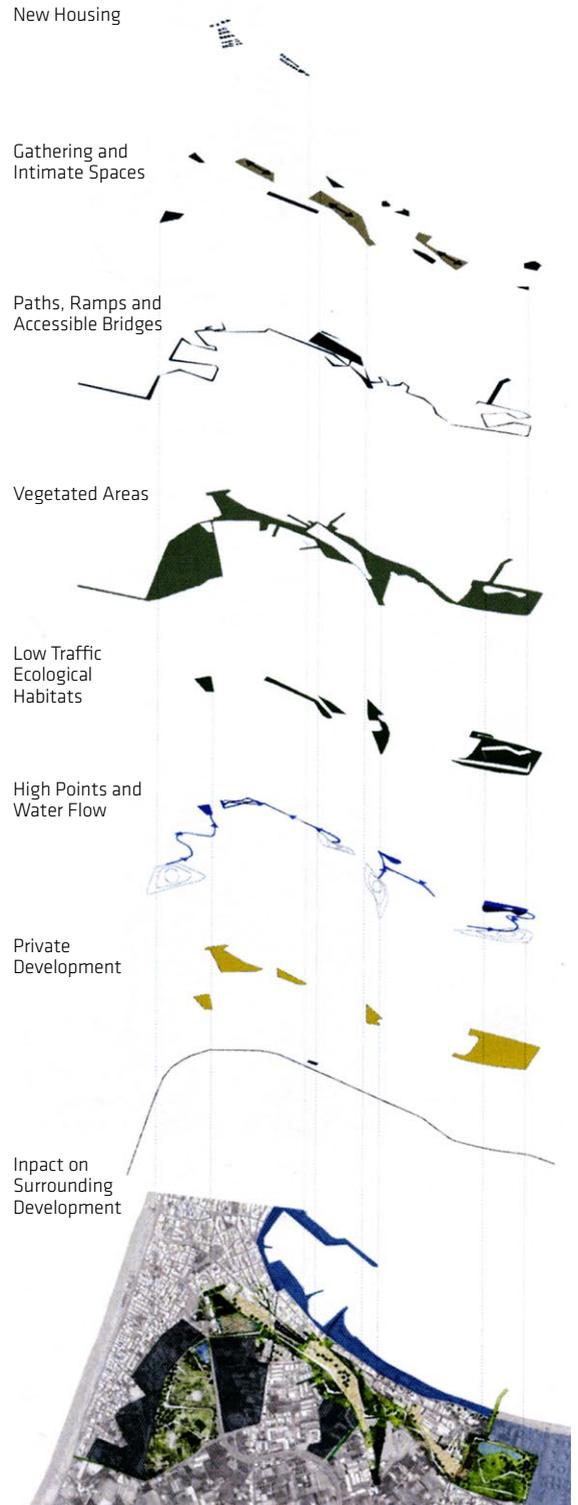
pagine 140-141

Fig. 10 – Master Plan, particolare (Morabito, 2015, p. 120).

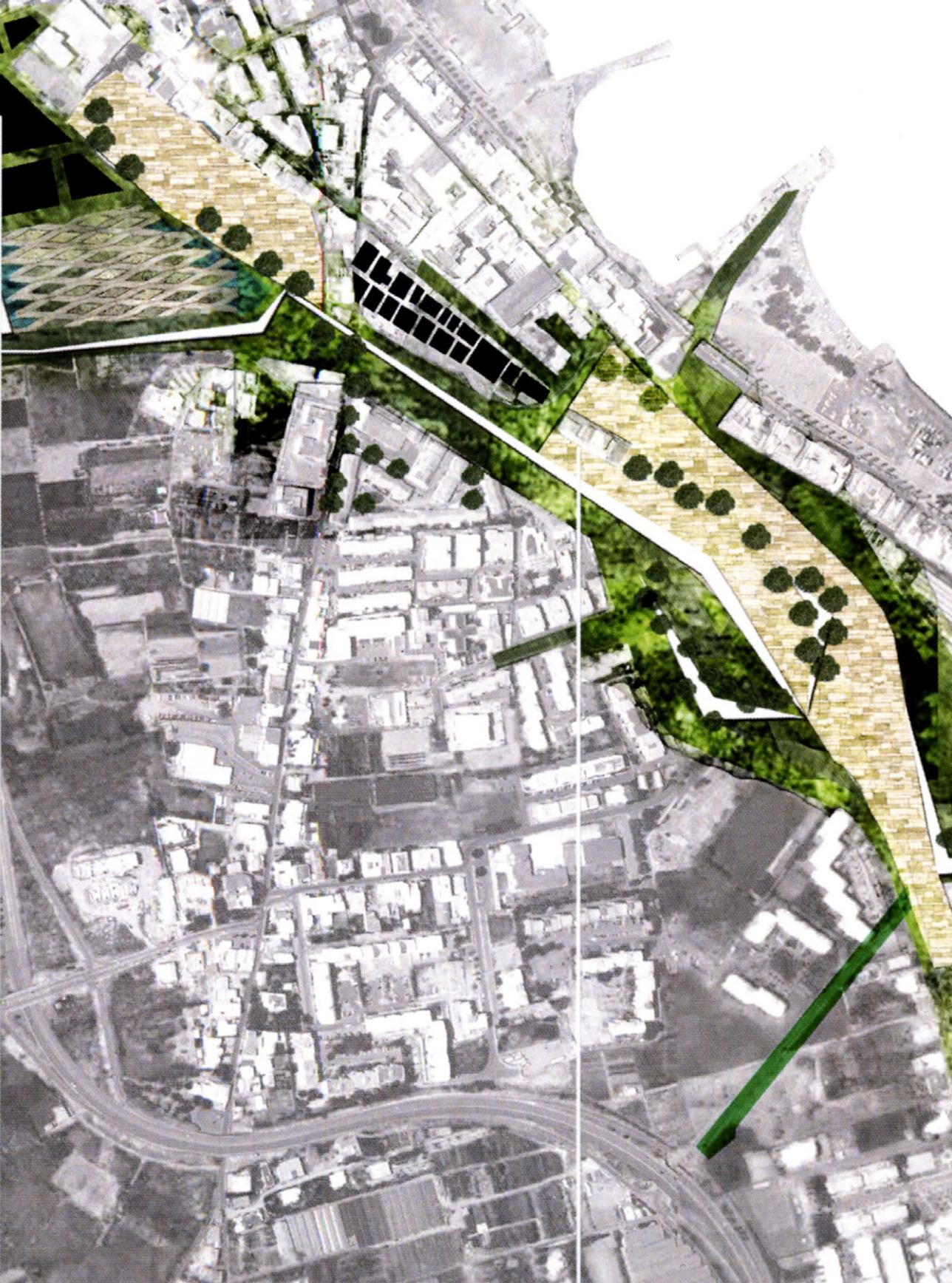
all'immagine di una colonna vertebrale in un convincente parallelo fra forma organica e struttura del sistema da recuperare di cui i tre schemi della *Main Strategy: Attraction Points, Autonomous Experience, Transversal Connector* (p. 119) mostrano in sintesi l'articolazione. Il vecchio percorso, reso continuo con ponti e rampe e usato come linea guida in forma di parco lineare, unisce le due aree libere sopraelevate e incardina il sistema di sentieri e percorsi che rendono pervio il parco ferroviario, dalle nuove zone residenziali, ai frammenti funzionali interclusi, fino ad estendersi ai lungomare est e ovest.

I fuochi sopra detti, le due aree verdi e il percorso ferroviario, sono scanditi da "light, intimate and narrow areas, that have the purpose to relate the focal spaces" (p. 118).

L'area a sud ospita un punto di osservazione e campi sportivi, e soprattutto un parco ecologico, le cui acque sono convogliate ai piedi del piccolo rilievo in un bacino, adibito alla ricerca naturalistica e all'irrigazione, verso il *waterfront* di ponente cui il sistema







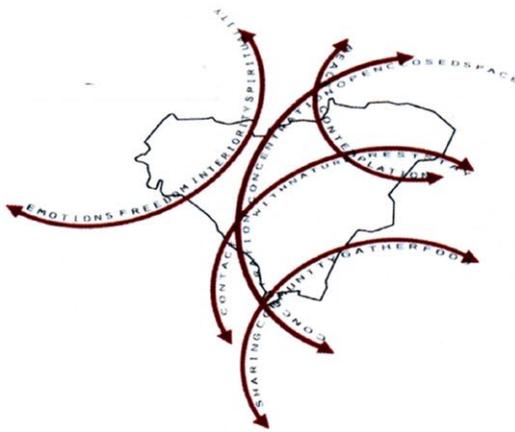
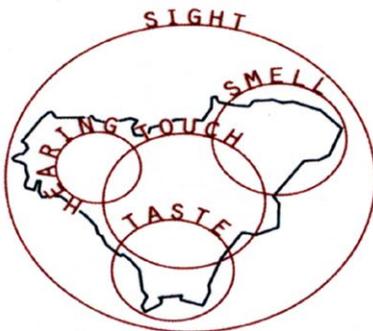
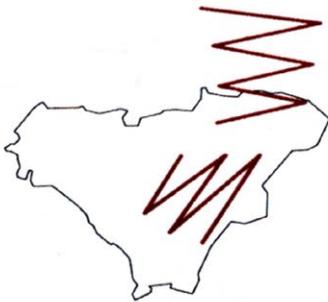
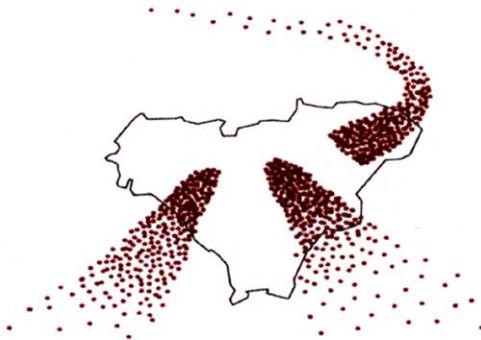


Fig. 11 – Trasposizione in schemi grafici delle finalità del progetto: *Sensations, The spread, Connnections, Feelings* (Morabito, 2014, p. 145).

pagina a fronte

Fig. 12 – *Connection* (Morabito, 2014, p. 146).



è unito da un percorso che entra nel mare in forma di molo.

Il nucleo intermedio si articola in una ricca serie di micro centralità distinte: la piazza del mercato, la grande “*High activity community plaza*” (p. 120) impiantata sulla vecchia stazione affiancata da una torre, la zona delle nuove residenze dotate di orti urbani comunitari, l’ampio parco urbano a nord, anch’esso con uno specchio di acqua nella parte pianeggiante prossima agli orti.

Site 3. Castello

Gruppo 6 – Menzione d’onore. Anna Papinsaari, Laila Raventós-Recassens, Sonia Bilardi, Alen Gomez, Cao Lijiang. Motto: *Zippping-up Milazzo* (pp. 138-143). Il Castello, con una stratificazione che va dagli arabi agli spagnoli, sorge su un rilievo di novanta metri sul mare ed è costituito da un imponente e disomogeneo complesso a forma triangolare di mura, aree, edifici fra cui la vecchia cattedrale e il mastio aragonese, è ora accessibile soltanto dal bastione sud della grande cortina muraria sul lato est.

Il progetto intende connettere questa icona identi-



taria con la città attraverso tre 'fasce' di accesso, sia con la formazione di due nuovi collegamenti – uno nel bastione a nord della cortina, l'altro nel vertice ovest ove è il mastio – sia rendendo effettivamente fruibile gli spazi aperti e gli edifici presenti in questa zona, attualmente sottoutilizzata. I nuovi ingressi e quello esistente sono dotati di ascensori. A rendere effettivo il concetto di fascia le vie che salgono sul lato est sono arricchite da zone verdi attrezzate; sul lato ovest sono più rarefatte le aree verdi, per il declivio scosceso; nella parte piana, direttamente connessa alla spiaggia, sono previste piste ciclabili e aree sportive. Si prefigura quindi la funzione del Castello come lenta ma efficace e significativa connessione fra le due sponde della città oltre che come luogo di istruttiva e piacevole sosta.

All'interno del castello sono create ampie terrazze verdi, collegate da sentieri e rampe a dolce pendenza, atte a ospitare attività libere o strutturate ove si è comunemente invitati a un uso creativo delle occasioni offerte (pic nic, aree giochi, terrazze per contemplare il tramonto, aree sportive, postazione slow food, bar, negozi, cinema all'aperto, orticoltura e flori-

cultura); nel mastio è collocato il museo del castello. È valorizzata in più punti la reciproca accessibilità viviva castello-città, che è uno degli obiettivi espliciti della proposta.

Gruppo 15 – Primo premio. Flavia Checcacci, Roy-Alexander Knauer, Marc Alís-González, Meryem Benyaiche, Camila Chiodi, Laura Magistri. Motto *The spirit of the senses* (pp. 144-149).

Il Gruppo 15 ha inventato l'interpretazione di uno dei docenti del Workshop: "Accessibility for this site [...] finds its essence in the sensitive dimension of the vision" (Paolo Raffa, *Landscape scenes*, p. 33), impostando la rinnovata accessibilità al Castello e ai suoi spazi in base a esperienze sensoriali. Finalità educative e ludiche si affiancano in un continuo intreccio propriamente attrattivo e danno vita a una mappa sentimentale, caratterizzata dal concetto dell'inquadramento, atto non solo a orientare i sensi ma a delimitare tutta la zona come luogo esperienziale e sapienziale insieme.

I giardini dei profumi, oasi tradizionali nella zona sud del Mediterraneo, sono qui affiancati e ampliati da

spazi e giardini concepiti per la sollecitazione di tutti i sensi, facendo dell'intero Castello un'oasi unitaria, con un riverbero anche nell'intorno: "*when you go out, the aromatic plants have been spread along the paths*" (p. 144). Se l'olfatto ha un ruolo centrale, il tatto, la vista, l'udito e il gusto sono sollecitati appieno dalla 'congiura' ambientale ordita dal progetto: suolo, erba, rocce e alberi e piante; panorami con visuale orientata; onde del mare, stridere di gabbiani, stormire del vento; postazione di slow food.

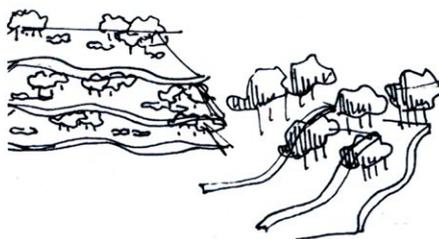
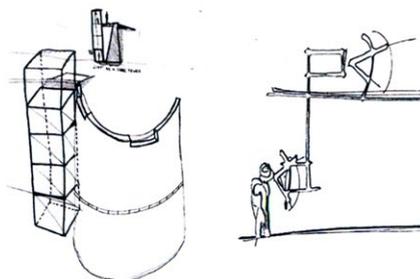
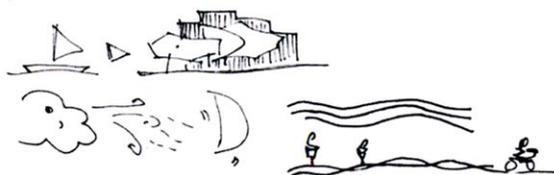
Il progetto prevede la formazione di un nuovo accesso al bastione nord della grande muraglia e la duplicazione di quello esistente a sud; all'interno dell'area sono collocati alcuni ascensori che si affiancano ai percorsi pedonali a leggera pendenza. Il riuso degli edifici esistenti prevede la scuola di musica nella ex prigione e una biblioteca nell'edificio adiacente alla porta della piazza.

The spirit of the senses avvia una accessibilità fastosa e umile, un sentire che si fa estraniamento partecipe e rende possibile scoprire – attraverso la 'visione' propiziata dalla natura – rinnovate relazioni fra entrare ed esserci, ambiente e paesaggio, contemporaneità e storia, scienza e arte, individuo e comunità. Ed è così pienamente esaustivo delle finalità del Workshop.

Fig. 13 – Interpretazione grafica delle occasioni e delle soluzioni del progetto (Morabito, 2015, p. 146).

pagina a fronte

Fig. 14 – Allestimento e veduta della mostra dei progetti.



Note

¹ A questo volume, con la sola indicazione delle pagine, si fa riferimento per le citazioni e per le immagini che accompagnano queste note.



EXHIBITION

Sul concetto di 'accessibilità': l'esperienza dell'Unità di ricerca FAL del DIDA-Unifi

Emanuela Morelli

Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Architettura emanuelamorelli@tin.it

01
2015

Abstract

L'accessibilità è un tema complesso che riguarda anche le modalità di fruizione dello spazio pubblico delle città ma in Italia si presenta prevalentemente come l'ennesimo asettico requisito tecnico-normativo da soddisfare. L'UdR FAL del DIDA nasce proprio con l'intento di ampliare tale termine e di diffondere un nuovo approccio culturale in cui "l'accessibilità dell'habitat" si trasforma in "una grande risorsa collettiva per la capacitazione umana, per rendere più vitali, sicure e coese le comunità locali, per la valorizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico". Ovvero "indica l'attitudine di un habitat a garantire ad ogni persona – a prescindere dall'età, dal genere, dal background culturale e dalle abilità fisiche, sensoriali e cognitive – una vita indipendente".

Parole chiave

Habitat, spazi aperti pubblici, fruizione fisica, vita indipendente, piani per l'accessibilità.

Abstract

Accessibility is a complex issue that also concerns the fruition of the public space of the city, but in Italy it is presented mainly as yet another aseptic technical-normative requisite to satisfy. The UdR FAL of DIDA born with the intention to widen this term and to spread a new cultural approach in which "accessibility habitat" is transformed into "a great resource for the collective human empowerment, to make it viable, safe and cohesive local communities, for the development of the architectural and landscape heritage". Or rather "it indicates the ability of a habitat to ensure an independent life to every person, regardless of age, gender, cultural background and the physical, sensory and cognitive".

Keywords

Habitat, public open space, fruition, independent life, Accessibility Plans.

Received: March 2015 / Accepted: April 2015

© The Author(s) 2015. This article is published with Creative Commons license CC BY-SA 4.0 Firenze University Press.

DOI: 10.13128/RV-16736 - www.fupress.net/index.php/ri-vista/

L'Unità di Ricerca (UdR) *Florence Accessibility Lab – Accessibilità al patrimonio Culturale e Sviluppo Umano* del DIDA1 nasce con l'intento di definire, consolidare e promuovere una nuova cultura dell'accessibilità in cui la persona possa assumere un ruolo centrale nei processi di trasformazione dell'Habitat. Si tratta di un nuovo approccio culturale in cui "l'accessibilità dell'habitat" si trasforma in "una grande risorsa collettiva per la capacitazione umana, per rendere più vitali, sicure e coese le comunità locali, per la valorizzazione del patrimonio architettonico e paesaggistico" (FAL-brochure, 2013, p. 3).

Partendo dai principi della Costituzione italiana, in particolare dagli art. 2 e 3 dove sono riconosciuti i diritti inviolabili dell'uomo, sia in forma singola sia nelle formazioni sociali, e pari dignità a tutti i Cittadini, e dai contenuti del Report sullo Sviluppo Umano del UNDP2 per l'UdR FAL più precisamente l'accessibilità si carica di nuovi significati e "indica l'attitudine di un habitat a garantire ad ogni persona – a prescindere dall'età, dal genere, dal background culturale e dalle abilità fisiche, sensoriali e cognitive – una vita indipendente" (FAL-brochure, 2013, p.3).

In Italia il tema dell'accessibilità non è ancora molto sviluppato ed è prevalentemente vissuto come un problema tecnico e settoriale che riguarda solo le persone disabili, ovvero quelle persone che non corrispondono al modello tipo, astratto e convenzio-

nale, di utente (normodotato) più o meno definibile come un adulto medio, sano, non più bambino ma non ancora anziano, con caratteristiche antropometriche nella media, privo di deficit sia fisici, sensoriali e/o cognitivi, inserito o inseribile all'interno dei processi produttivi.

In pratica l'accessibilità così concepita si riduce ad un ennesimo requisito, determinato da un quadro legislativo complesso e corposo, da soddisfare. Inquadrato all'interno di un inter progettuale in modo esclusivamente tecnico e asettico, è inevitabile che tale approccio determini il fallimento del risultato finale mettendo in evidenza quanto l'accessibilità effettiva, fatta da persone vere e reali, possa risultare assai diversa da quella legale e normativa.

Ecco perché secondo l'UdR FAL l'accessibilità dovrebbe essere intesa come una risorsa collettiva che coinvolge aspetti sociali, civili, etici e ambientali: un valore e un diritto che ogni persona ha al fine di partecipare alla vita collettiva, di contribuire alla crescita della società e di migliorare la qualità della propria vita: in definitiva non un prodotto ma un processo costituito dalla tensione che porta verso un obiettivo, un obiettivo dinamico poiché esistono diversi tipi, e al tempo stesso diversi gradi, di accessibilità.

In questo processo assumono pertanto un ruolo determinante una serie di fattori e anche di variabili, tra cui anche i bisogni prioritari della collettività.



pagina a fronte

Fig. 1 – La composizione, i percorsi, il colore, le piante del giardino sono facilmente accessibili a tutti (Messico) (<<http://www.flexform.org/>>).

Con queste definizioni è facile intuire l'importanza del tema anche all'interno delle tematiche paesaggistiche dove l'accessibilità che può essere qui intesa sotto molteplici aspetti, sia come fruizione, sia come comprensione e cognizione, abitabilità e altro ancora, può essere determinata in modo rilevante dalla modalità e dalla qualità del movimento fisico della collettività all'interno e verso luoghi e paesaggi.

Questo concetto è riscontrabile negli stessi punti della Convenzione Europea (vedi ad esempio il paesaggio inteso come bene collettivo, oppure il ruolo che assumono le aspirazioni delle popolazioni per quanto riguarda le caratteristiche paesaggistiche del loro ambiente di vita, ecc.) e influenza in modo determinante i processi di trasformazione: Il paesaggio si trasforma così come un edificio, e quali realtà spazio temporali subiscono inevitabilmente modifiche e adattamenti da parte degli utenti.

L'accessibilità quindi non può essere considerata un mero requisito tecnico-normativo ma piuttosto uno strumento operativo con cui possono essere raggiunti numerosi obiettivi tra i quali quelli indirizzati alla riqualificazione e alla riappropriazione dei luoghi, alla promozione dell'inclusività o alla rimozione dei fattori di degrado e di allontanamento, elevando così lo spazio a luogo e accrescendo la sensibilizzazione delle persone ad avere cura del proprio ambiente di vita.

Non di meno vi sono anche obiettivi economici: innalzare il grado di accessibilità dei luoghi, di beni e servizi vuol dire migliorare il grado di autonomia delle persone e rendere più attrattivi i luoghi. Conseguentemente si hanno riflessi nell'economia generale abbattendo ad esempio i costi sanitari sulla collettività o aumentando l'offerta turistica.

L'UdR FAL quindi si muove su questi presupposti e si presenta come "un punto di riferimento per Soggetti Pubblici, Privati e del Terzo settore nel campo della ricerca di base e applicata, della formazione e della consulenza sull'accessibilità ambientale per lo sviluppo umano a livello locale" (FAL-brochure, 2013, p. 3).

Al momento i principali interessi dell'Unità di ricerca, coordinata da Antonio Lauria e costituita oltre che dal DIDA anche da altri Dipartimenti dell'Università di Firenze (dal DIEF, Dipartimento di Ingegneria Industriale, dal DSPS, Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali, e dal DISEI, Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa), sono i seguenti:

1. Piani per l'Accessibilità
2. Playground, Inclusione e Benessere
3. Applicazione dell'Approccio delle capacità (*capability approach*) alla disabilità
4. Sistemi di servizi della Regione Toscana per le persone con lesioni cerebrali acquisite

5. Riproduzione di opere pittoriche in 3D per persone non vedenti, mediante sistemi di prototipizzazione rapida

6. *Active Neighbourhood Design*.

L'unità di ricerca è inoltre il primo caposaldo di una rete di *accessibility labs* che si sta creando in Italia. Tra questi sono già attivi:

- LAB BRAL, Brixia Accessibility Lab, Università di Brescia (Coordinatore scientifico, prof. Alberto Arenghi);
- AB NAL, Naples Accessibility Lab, Uni Federico II, Napoli, (Coordinatore scientifico: prof.ssa Renata Picone);
- LAB TAL, Turin Accessibility Lab, Politecnico di Torino (Coordinatore: prof.ssa Daniela Bosia).
- Altri LAB sono in corso di formazione presso le Università di Reggio Calabria, Genova e Trento, e lo IUAV di Venezia.

Ogni *Accessibility lab* ha una propria connotazione: Firenze si concentra sugli aspetti legati al Patrimonio culturale per lo Sviluppo umano, mentre Brescia si interessa di Accessibilità e salute, Torino di Accessibilità, sicurezza e fruibilità urbana, e infine Napoli di Accessibilità e valorizzazione del patrimonio culturale.

Tra le numerose attività condotte dalla UdR FAL significativa è l'esperienza relativa ai Piani per l'Ac-

cessibilità che si presentano come la naturale evoluzione culturale e tecnico-operativa dei PEBA.

Nel 1986 con la Legge 41/1986 sono stati istituiti i Piani per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA) al fine di rendere accessibili gli edifici esistenti di uso pubblico. Successivamente, nel 1992, con la legge 104, l'accessibilità diviene un requisito che interessa non più solo l'edificato ma anche tutti gli spazi aperti di uso pubblico presenti all'interno del proprio territorio comunale. Difatti i principali responsabili della redazione dei PEBA diventano le stesse Amministrazioni Comunali che ora hanno il compito di coordinare tutti gli interventi relativi all'accessibilità anche se riguardano spazi di uso pubblico appartenenti ad altri enti (quali ad esempio Regione, Provincia, Soprintendenze ecc.). In questo contesto l'accessibilità ha tutte le potenzialità per diventare un tema organico e fortemente integrato ad altri aspetti che riguardano direttamente la progettazione degli spazi aperti urbani, poiché una piazza, un parco o più semplicemente un marciapiede, sono spazi per tutti e sono parte del paesaggio.

In realtà per cause molteplici (mancanza di risorse economiche, visione settoriale del problema, riferimenti normativi non sempre chiari ecc.) nei rari casi in cui questi sono stati effettivamente redatti si sono dimostrati più un adempimento forma-



le ad un obbligo di legge piuttosto che un piano effettivamente attuato. La conseguenza è una città scarsamente accessibile ovvero “una città ingiusta, perché impedisce a tante persone di coltivare le proprie aspirazioni generando frustrazione e solitudine, [una città] ‘stupida’, perché dissipa un bene prezioso come il tempo, compromette la coesione sociale, impedisce ad una parte dei suoi abitanti di dare un contributo diretto e personale alla crescita sociale, e una città inospitale, aspetto, questo, che in un Paese a forte vocazione turistica come il nostro, dovrebbe suscitare ben altro interesse” (Lauria, 2013, p. 3). I piani per l’Accessibilità nascono quindi con l’intento di superare la visione settoriale e limitata dei PEBA: “Il Piano per l’Accessibilità (PA) può essere definito come un programma operativo finalizzato al miglioramento del grado di accessibilità di luoghi, servizi e beni collettivi esistenti per mezzo di una pluralità di azioni e interventi coerenti programmati

sulla base di priorità condivise” (Lauria, 2014, p. 125). Essendo costituiti da un disegno strategico unitario e coerente “descrive gli obiettivi che l’Amministrazione intende perseguire per soddisfare esigenze ed aspettative degli utenti in ordine all’accessibilità di luoghi, beni e servizi di competenza, delinea i metodi e le azioni da intraprendere anche nei riguardi di altri Soggetti, definisce il quadro conoscitivo, individua e configura gli interventi di adeguamento/riqualificazione necessari e ne programma la loro attuazione nel tempo” (Lauria, 2013, p. 4).

Le problematiche riferite all’accessibilità sono molteplici ma riguardano soprattutto la modalità di approccio culturale al tema che ancora una volta, come in altri casi, denuncia la mancanza di una visione di insieme e complessa e di una capacità progettuale che riesca a costruire un processo integrato delle variabili in gioco. In definitiva si cerca di soddisfare un requisito di legge attraverso l’applicazione di so-







luzioni standardizzate individuate nella manualistica tecnica.

Questa mancanza di sensibilità crea conseguentemente altre criticità quali ad esempio:

- creare una imparzialità nella fruizione dei luoghi: le persone disabili difatti usufruiscono di percorsi alternativi o altri rispetto a quelli principali, isolandoli e marginandoli dal resto della collettività e relegandoli ad un ruolo di fruitore di serie inferiore;
- mancanza di integrazione, di declinazione, della soluzione tecnica al carattere del luogo preesistente. L'applicazione meccanica, da manuale, di soluzioni per il superamento delle barriere architettoniche rende il percorso 'incollato' (vedi pedane metalliche ecc.), che mal si integrano con i caratteri architettonici, spaziali e semantici del luogo.

Il progettista quindi dovrebbe essere consapevole che se si progettano luoghi per un'utenza di tipo convenzionale piuttosto che per persone reali, parte della popolazione, che ha difficoltà piccole o grandi nella loro fruizione, potrebbe rimanere esclusa. Si tratta pertanto di evolvere il concetto da luogo privo di barriere a un luogo accessibile ovvero inclusivo "capace di 'accogliere', in condizioni di comfort e

sicurezza, persone con diverse capacità e diseguali gradi di libertà" (Lauria, 2014, p. 127). In questo modo ogni persona potrebbe sentire "dentro di sé [che il progettista] aveva in mente proprio lui quando ha pensato a quello spazio o a quell'oggetto. [...] In questo senso, l'accessibilità si eleva a metafora della qualità sociale, a indicatore privilegiato del livello di permeabilità e di inclusività di una comunità" (Lauria, 2003, p. 13).

Convertire i vincoli in opportunità per tutti è sicuramente un'operazione impegnativa ma anche una sfida affascinante per i progettisti e culturale per la collettività.

Così alcune realtà locali come Siena, Trieste e Prato hanno raccolto questa sfida e stanno sperimentando alcuni concetti contenuti nei Piani delle accessibilità promossi dalla UdR FAL. Alcune Pubbliche Amministrazioni della Toscana hanno condiviso e approvato il Regolamento del Laboratorio per l'Accessibilità (vedi <<http://www.pianiaccessibilita.it>>) mentre altri Comuni della Regione Friuli Venezia Giulia (Trieste, Sacile, Sgonico, Muggia e Duino-Aurisina) hanno aderito al progetto pilota LabAc dell'Azienda socio-sanitaria "Bassa Friulana".



Fig. 4 – La sensibilità verso i temi dell'accessibilità e della disabilità sta crescendo in Italia. Numerosi orti sociali (Imola, Bolzano, Pontedera, ecc.) stanno adeguando le proprie strutture per rimuovere barriere e renderli fruibili a tutti (<<http://www.quinewsvaldera.it/>>).

[pagina a fronte e pagine 152-153](#)

Fig. 3a-3b – Il Director Park è un parco cittadino di Portland (Oregon) in cui l'architetto paesaggista Laurie Olin ha saputo risolvere il problema dell'accessibilità senza sacrificare la composizione del progetto. Rampe, scalini e superfici orizzontali e inclinate sono parte dello stesso disegno del luogo (fig. 3a: <http://en.wikipedia.org/wiki/Director_Park>; fig 3b: <<http://media.oregonlive.com>>).

Note

¹ FAL, Dipartimento di Architettura – Università degli Studi di Firenze, <<http://www.dida.unifi.it/vp-136-fal.html>>.

² A partire dalla fine degli anni Ottanta il concetto di 'sviluppo umano' è stato elaborato e implementato dal *United Nations Development Programme* (UNDP) al fine di superare l'accezione tradizionale di sviluppo incentrata esclusivamente sulla crescita economica. Il concetto di 'sviluppo umano' racchiude in sé molti fattori che riguardano il modo di vivere delle persone (presenti e future), le loro scelte e opportunità: lo sviluppo umano è un processo di ampliamento delle scelte delle persone. In teoria, queste possono essere infinite e cambiare nel tempo. Ma a tutti i livelli di sviluppo, le tre scelte essenziali per la gente sono vivere un'esistenza lunga e sana, acquisire conoscenze ed accedere alle risorse necessarie per un dignitoso tenore di vita. Se queste scelte non sono disponibili, molte altre opportunità rimangono inaccessibili (Rapporto n. 1, 1990) <<http://hdr.undp.org/en>>.

³ "Nel 2009 in Toscana (una delle regioni italiane più impegnate nelle politiche per l'accessibilità), solo 30 Comuni su 287 avevano adottato il PEBA e solo il 65% di questi Comuni aveva realizzato gli interventi programmati in misura pari o superiore al 75% del totale (Spadoni, 2012)" (Lauria, 2014).

Fonti bibliografiche

FAL – brochure, 2013 <<http://issuu.com/dida-unifi/docs/brochure-stampa-vers-it>>.

Lauria A. 2003, *Esigenze dell'uomo e progetto degli habitat*, in Id. (a cura di), *Persone 'reali' e progettazione degli habitat*, Maggioli ed., Rimini.

Lauria A. 2012, *I Piani per l'Accessibilità. Una sfida per promuovere l'autonomia dei cittadini e valorizzare i luoghi dell'abitare*, Gangemi, Roma.

Lauria A. 2013, *Il piano per l'accessibilità: metodi e strumenti*, Atti di *Città intelligente, città inclusiva, città accessibile*, Sacile <<http://www.wecare.fvg.it/wp-content/uploads/2013/12/Laur%C3%ACa-Piano-Accessibilit%C3%A0-SACILE.pdf>>.

Lauria A. 2014, *L'Accessibilità come "sapere abilitante" per lo Sviluppo Umano: il Piano per l'Accessibilità*, «TECHNE», vol. 07, pp. 125-131.

