

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

Urban sprawl processes characterize the landscape of the areas surrounding cities. These landscapes show different features according to the geographical area that cities belong to, though some common factors can be identified: land consumption, indifference to the peculiarities of the context, homogeneity of activities and building typologies, mobility needs exasperatedly delegated to private cars.

Tema is the journal of the Land use, Mobility and Environment Laboratory of the Department of Urban and Regional Planning of the University Federico II of Naples. The journal offers papers with a unified approach to planning and mobility. TeMA Journal has also received the Sparc Europe Seal of Open Access Journals released by Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition (SPARC Europe) and the Directory of Open Access Journals (DOAJ)



MOBILITY AND COMPETITIVENESS

MOBILITY AND COMPETITIVENESS

3 (2012)

Published by

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Published on line with OJS Open Journal System by Centro di Ateneo per le
Biblioteche of University of Naples Federico II on the servers of Centro di Ateneo
per i Sistemi Informativi of University of Naples Federico II

Direttore responsabile: Rocco Papa
print ISSN 1970-9889
on line ISSN 1970-9870
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 6, 29/01/2008

Editorials correspondence, including books for review, should be sent to

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli - Italy
Sito web: www.tema.unina.it
info: redazione.tema@unina.it

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment offers researches, applications and contributions with a unified approach to planning and mobility and publishes original inter-disciplinary papers on the interaction of transport, land use and Environment. Domains include: engineering, planning, modeling, behavior, economics, geography, regional science, sociology, architecture and design, network science, and complex systems.

The Italian *National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes* (ANVUR) classified TeMA as one of the most highly regarded scholarly journals (Category A) in the Areas ICAR 05, ICAR 20 and ICAR21. TeMA Journal has also received the *Sparc Europe Seal* for Open Access Journals released by *Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition* (SPARC Europe) and the *Directory of Open Access Journals* (DOAJ). TeMA publishes online in open access under a Creative Commons Attribution 3.0 License and is double-blind peer reviewed at least by two referees selected among high-profile scientists, in great majority belonging to foreign institutions. Publishing frequency is quadrimestral. TeMA has been published since 2007 and is indexed in the main bibliographical databases and present in the catalogues of hundreds of academic and research libraries worldwide.

EDITORIAL MANAGER

Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORIAL ADVISORY BOARD

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Virgilio Bettini, Università Luav di Venezia, Italy
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italy
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, United Kingdom
Raffaella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, United States
Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

EDITORS

Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain
Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands
Romano Fistola, Dept. of Engineering - University of Sannio - Italy, Italy
Adriana Galderisi, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Carmela Gargiulo, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Giuseppe Mazzeo, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy

EDITORIAL SECRETARY

Rosaria Battarra, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy
Daniela Cerrone, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Andrea Ceudech, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Rosa Anna La Rocca, TeMALab, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy
Enrica Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

ADMINISTRATIVE SECRETARY

Stefania Gatta, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

MOBILITY AND COMPETITIVENESS 3 (2012)

Contents

EDITORIALE

- Mobility and Competitiveness** **3**
Rocco Papa

EDITORIAL PREFACE

- Mobility and Competitiveness**
Rocco Papa

FOCUS

- The Clustering Effect of Industrial Sites: Turning Morphology into Guidelines for future Developments within the Turin Metropolitan Area** **7**
Giuseppe Roccasalva, Amanda Pluviano
- The New Cispadana Motorway. Impact on Industrial Buildings Property Values** **21**
Simona Tondelli, Filippo Scarsi
- Trasporti, ICT e la città. Perché alla città interessano le ICT?** **33**
Ilaria Delponte

FOCUS

- The Clustering Effect of Industrial Sites: Turning Morphology into Guidelines for future Developments within the Turin Metropolitan Area**
Giuseppe Roccasalva, Amanda Pluviano
- The New Cispadana Motorway. Impact on Industrial Buildings Property Values**
Simona Tondelli, Filippo Scarsi
- Trasporti, ICT e la città. Perché alla città interessano le ICT?**
Ilaria Delponte

TERRITORIO, MOBILITA' E AMBIENTE

- The Relationship Between Urban Structure and Travel Behaviour: Challenges and Practices** 47
Mehdi Moeinaddini, Zohreh Asadi-Shekari, Muhammad Zaly Shah
- Housing Policy. A Critical Analysis on the Brazilian Experience** 65
Paulo Nascimento Neto, Tomás Moreira, Zulma Schussel
- The Italian Way to Carsharing** 77
Antonio Laurino, Raffaele Grimaldi
- L'utente debole quale misura dell'attrattività urbana** 91
Michela Tiboni, Silvia Rossetti
- Resilience? Insights into the Role of Critical Infrastructures Disaster Mitigation Strategies** 103
Sara Bouchon, Carmelo Di Mauro
- Urban Spaces and Safety** 119
Rosa Grazia De Paoli
- Fruizioni immateriali per la promozione territoriale** 133
Mauro Francini, Maria Colucci, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana
- OSSERVATORI**
- Laura Russo, Giuseppe Mazzeo, Valentina Pinto, Floriana Zucaro, Gennaro Angiello, Rosa Alba Giannoccaro 145

LAND USE, MOBILITY AND ENVIRONMENT

- The Relationship Between Urban Structure and Travel Behaviour: Challenges and Practices** 47
Mehdi Moeinaddini, Zohreh Asadi-Shekari, Muhammad Zaly Shah
- Housing Policy. A Critical Analysis on the Brazilian Experience** 65
Paulo Nascimento Neto, Tomás Moreira, Zulma Schussel
- The Italian Way to Carsharing** 77
Antonio Laurino, Raffaele Grimaldi
- L'utente debole quale misura dell'attrattività urbana** 91
Michela Tiboni, Silvia Rossetti
- Resilience? Insights into the Role of Critical Infrastructures Disaster Mitigation Strategies** 103
Sara Bouchon, Carmelo Di Mauro
- Urban Spaces and Safety** 119
Rosa Grazia De Paoli
- Intangible Fruits - Virtualization of Cultural Heritage for the Territorial Promotion** 133
Mauro Francini, Maria Colucci, Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana
- REVIEW PAGES**
- Laura Russo, Giuseppe Mazzeo, Valentina Pinto, Floriana Zucaro, Gennaro Angiello, Rosa Alba Giannoccaro 145

TeMA

Journal of
Land Use, Mobility and Environment

TeMA 3 (2012) 91-102
print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870
DOI: 10.6092/1970-9870/1200

review paper. received 03 September 2012, accepted 24 November 2012
Licensed under the Creative Commons Attribution – Non Commercial License 3.0
www.tema.unina.it



L'UTENTE DEBOLE QUALE MISURA DELL'ATTRATTIVITÀ URBANA

MICHELA TIBONI^a, SILVIA ROSSETTI^b

^a DICATAM - Università degli studi di Brescia
e-mail: michela.tiboni@ing.unibs.it
URL: <http://dicata.ing.unibs.it/tiboni/>

^b DICATAM - Università degli studi di Brescia
e-mail: silvia.rossetti@ing.unibs.it

ABSTRACT

The main users of nowadays urban spaces are not only "standard men", adults and healthy people like suggested by the image of the Vitruvian man, but weak users like children, the elderly and the disabled as well.

As reminded by Lauria all these people have many needs. And, as said by cardinal Tettamanzi, *the rights of weak people are not weak rights*.

In the last decades European cities have been largely dominated by cars and vulnerable users have been confined in residual spaces. Thus, there is nowadays a need of a new "measure" for the urban design, to ensure an easy access and use of the city also for the weak users.

This paper doesn't aim at proposing planning, design and management solutions for urban spaces: many other researches have already dealt with those issues and among the most recent there are Caramona et alii (2010), Colarossi e Latini (2008), Rotondo e Selicato (2010). This paper argues instead the need to regain the right measure while dealing with urban planning: only in this way the usability of the urban public spaces will increase for everyone, both vulnerable users and not. The aim is to build a "friendly city", as it has been called within the CeSCAm (research centre for friendly cities) activities.

Children may represent the brick on which the urban projects have to be based: a city where children can move around without risks and fears is a city where the quality of life is high and it is a city characterized by a great attention on sustainable mobility issues, on proximity spaces, on green areas...

KEYWORDS:

Urban spaces, weak users, urban competitiveness

1 VERSO UNA CITTÀ ACCESSIBILE A TUTTI

Negli ultimi anni è iniziata ad emergere, in ottica di incentivazione della mobilità sostenibile, la tendenza ad un approccio innovativo di pianificazione basato sull'*accessibilità*. Il territorio è, infatti, un sistema complesso e ricco di relazioni e la necessità di coordinare e fornire approcci integrati tra la pianificazione urbanistica e quella dei trasporti, al fine di favorire una maggiore sostenibilità degli spostamenti sistematici e non, è ormai un dato di fatto. A lungo termine, la pianificazione urbanistica e l'uso del suolo possono influenzare fortemente la sostenibilità dei sistemi di trasporto, ad oggi ancora troppo sbilanciati a favore del mezzo individuale motorizzato.

Il libro verde dell'Unione Europea (Commissione delle Comunità Europee 2007) evidenzia, tra le sfide della mobilità urbana da affrontare, quella di un trasporto urbano accessibile e anche in Italia le leggi regionali che affrontano il tema del governo del territorio evidenziano con sempre maggiore convinzione la necessità che gli obiettivi quantitativi di sviluppo complessivo vengano declinati in stretta connessione con la definizione dell'assetto viabilistico e della mobilità.

Ma chi sono i fruitori dell'opera di chi pianifica la città e il suo sistema di mobilità? Sono gli "uomini standard", adulti e sani, o sono, anche, bambini, anziani, disabili...in generale "utenti deboli"?

E quali devono essere i caratteri dello spazio urbano affinché i cittadini scelgano di muoversi con sistemi che possiamo definire più sostenibili rispetto all'autovettura privata?

Sempre più di frequente nelle nostre città l'utente debole, il pedone, che è per eccellenza fruitore anche del trasporto pubblico, tende ad essere emarginato in uno spazio pubblico progettato e costruito a misura di automobile.

Lungi dal voler affrontare in questo articolo il tema della pianificazione, progettazione e gestione degli spazi pubblici urbani (tema che trova ampia trattazione nella manualistica italiana e straniera, all'interno della quale si richiamano, tra i più recenti ed esaustivi, i lavori di Carmona et alii 2010; Colarossi e Latini 2008; Rotondo e Selicato 2010), questo articolo intende sostenere la tesi secondo cui *ritrovare la giusta misura* in urbanistica aiuterebbe a migliorare la fruibilità degli spazi da parte delle categorie di utenti più indifese, con un beneficio per tutti, anche per chi debole non è. E forse la giusta misura potrebbe essere proprio data dai bambini: una città a misura di bambino, in cui i più piccoli possano muoversi da soli, è una città che riscopre gli spazi di prossimità, la qualità dello spazio pubblico, la mobilità sostenibile, gli spazi verdi e di gioco, la pedonalità...

Una città "*amica*", insomma, che mette al centro le esigenze di mobilità di tutti, una città grazie a questo più attraente e competitiva sul territorio in cui si colloca.

2 L'UOMO: MISURA E MODELLO DEL COSTRUITO?

Un intervento che voglia portare, all'interno del dibattito sulla società contemporanea, un qualche stimolo alla riflessione sull'attrattività e competitività della città e dei suoi spazi, deve forse prendere le mosse proprio dal concetto stesso di città. Città che può essere distinta in città "della pietra", l'*urbs* intesa come l'insieme dei manufatti che ne costituiscono la fisicità, e città "dei cittadini", della comunità sociale ivi insediata (la *civitas*). I due termini della lingua latina permettono di distinguere senza possibilità di equivoco le due componenti costituenti nel loro insieme la complessità del fenomeno urbano: quella fisica e quella sociale (Busi 2005). Tale distinzione è innanzitutto motivata dalla realtà delle cose: è infatti la città dei cittadini a realizzare la città della pietra; che però a sua volta influisce pesantemente sull'essere e sull'evolvere del tessuto sociale; da cui ancora discendono conseguenze sulla costituzione fisica della città.

Distinguere tra *urbs* e *civitas* ci porta anche a riflettere sul ruolo dell'urbanistica che opera sulla città della pietra per conseguire fini sociali. L'approccio dell'urbanistica contemporanea può essere dunque così

sintetizzabile: il fine è sostanzialmente riconducibile al miglioramento della società; lo strumento è l'intervento materico sulla struttura fisica della città (Busi 2003).

Ma cosa significa oggi progettare la città? Forse non tanto progettare spazi urbani nuovi quanto piuttosto riqualificare lo spazio urbano esistente, e non solo quello della città storica, che da tempo è stata interessata da interventi tesi a consentirne il recupero e il riuso sia in termini di manufatti che di funzioni, ma anche della città contemporanea, che proprio nella dimensione della città pubblica ha mostrato in molti casi i suoi punti di debolezza.

Affrontare il tema della prossimità e della qualità dello spazio pubblico presuppone dunque che ci si interroghi su chi è il fruitore dell'opera del pianificatore e del progettista della città e dei suoi spazi. Tema questo che fin dall'antichità ha trovato ampio spazio nel dibattito in architettura e in urbanistica (si veda al riguardo anche il tema delle piazze storiche, affrontato tra gli altri da Pellegrini 2005; Tiboni 2006; Carmona et alii 2010).

Già nel *De architettura* di Vitruvio, l'unico testo sull'architettura nel mondo antico giuntoci integro e divenuto fondamento teorico dell'architettura occidentale, dal Rinascimento fino alla fine del XIX secolo, viene sottolineata l'importanza delle proporzioni umane come base su cui impostare il progetto architettonico. Nel terzo libro Vitruvio afferma che «*Nessun tempio potrebbe avere una razionale progettazione senza simmetria e senza proporzione, senza cioè avere un esatto rapporto proporzionale con le membra di un ben formato corpo umano*»¹.

In tempi più recenti Le Corbusier riprende, in *Le Modulor*, questo tema, come già aveva fatto Leonardo da Vinci, considerando l'uomo come "*misura*" del creato e come "*metro*" dell'ambiente costruito.

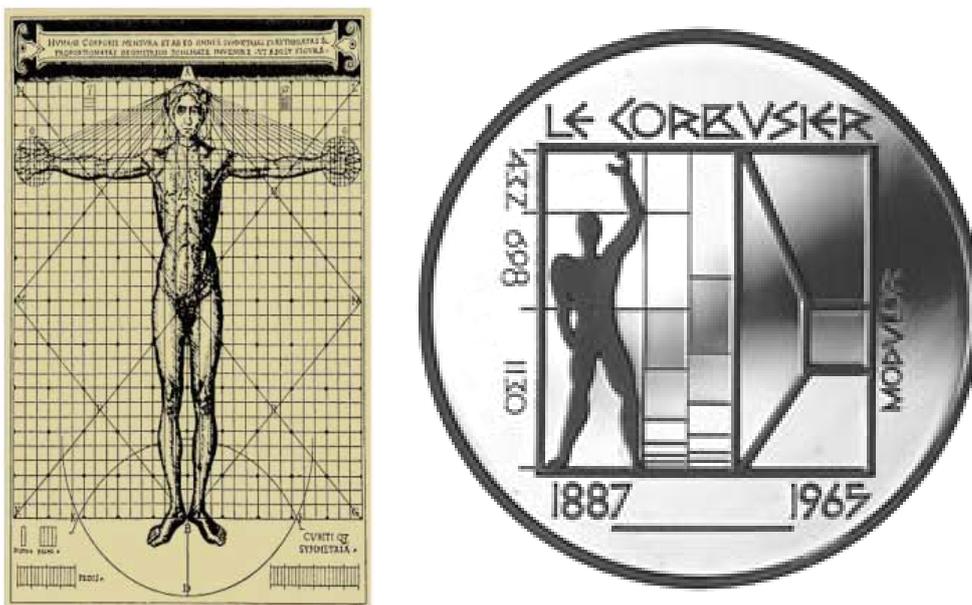


Fig. 1 L'uomo vitruviano nell'edizione illustrata da Cesare Cesariano, 1521 e Le Modulor di Le Corbusier (moneta svizzera, 1987)

1 "La progettazione dei templi si basa sulla simmetria, il cui metodo deve essere scrupolosamente osservato dagli architetti. La simmetria nasce dalla proporzione, che in greco viene definita analoghia. La proporzione consiste nella commisurabilità delle singole parti di tutta l'opera, sia fra loro sia con l'insieme. Questa commisurabilità si basa sull'adozione di un modulo fisso e consente di applicare il metodo della simmetria. Nessun tempio potrebbe avere una razionale progettazione senza simmetria e senza proporzione, senza cioè avere un esatto rapporto proporzionale con le membra di un ben formato corpo umano". Dal Libro III del *DeArchitettura* di Vitruvio.

Sicuramente l'idea di costruire abitazioni, edifici, oggetti come fatti per l'uomo e a misura d'uomo ha assunto forza, nel mondo industrializzato, volendo soddisfare le esigenze di molti con le poche risorse disponibili. Ciò ha portato ad unificare i bisogni e ad elaborare il concetto di standard urbanistico.

L'idea di standard ha però finito con il legarsi al concetto di *uomo standard*, cioè ad un'entità astratta al di fuori del tempo e dello spazio. Illuminante a questo proposito Giancarlo de Carlo quando osserva:

«L'uomo tipo non ha né società né storia: il suo perimetro non va al di là della rotazione delle sue membra. I suoi comportamenti sono descrizioni astratte e non hanno nulla a che fare con la realtà: non risentono né di contraddizioni né di conflitti, poiché il cerchio, in cui accadono i comportamenti dell'uomo tipo, è vuoto».

Progettare uno spazio, sia esso alloggio, organismo abitativo, complesso insediativo e così via fino all'intera città, all'intero territorio, assumendo come riferimento un'unica dimensione uguale per tutti sicuramente costa meno, a parità di risorse, che progettare uno spazio in grado di contemplare al suo interno più dimensioni essenziali (Guazzo 1994).

Queste riflessioni dovrebbero portarci a considerare la necessità di ri-pensare la "misura" con cui progettare la città, perché il ben formato corpo umano di cui parla Vitruvio forse non rappresenta la maggioranza a cui fare riferimento nel momento in cui si progetta lo spazio pubblico.

Lauria, nel suo libro *"La pedonalità urbana. Percezione extra-visiva, orientamento, mobilità"* (Lauria, 1994), afferma che la "maggioranza sana" è un'astrazione concettuale e si chiede da chi sia composta questa maggioranza. Non, come potrebbe sembrare, da soggetti genericamente privi di un qualsiasi handicap, ma da una unità antropologica specifica: l'adulto sano, ovvero un individuo non più bambino e non ancora anziano, senza menomazioni fisiche o deficit mentali. L'adulto sano suggerisce i parametri antropometrici ed ergonomici di riferimento progettuale. Bambini e anziani non appartengono alla "maggioranza sana" e questo ci fa pensare che tutti siamo stati portatori di handicap e tutti siamo degli "handicappati in potenza" poiché tutti, con il tempo, invecchiamo. Ma nell'entità di riferimento non si entra o si esce solo per ragioni anagrafiche: ci si può infortunare a causa di un incidente e così, per un certo periodo, non si è più in grado di esplicitare, con le stesse modalità, le attività che si effettuavano prima dell'incidente. Difficoltà nello svolgimento dell'attività deambulatoria riguardano ancora le persone obese o con proporzioni fisiche estreme, le gestanti, i cardiopatici...e finanche le mamme con il passeggino o le persone che portano pacchi o bagagli. Le strade e le piazze delle nostre città, dunque, non sono percorse solo da pedoni appartenenti alla maggioranza sana e alla minoranza disabile, ma anche e soprattutto da un insieme eterogeneo di utenti deboli che, per il fatto di essere sospesi, esclusi o ancora non pronti per l'attività lavorativa rappresentano, in alcune ore del giorno, il gruppo di pedoni più numeroso (Lauria 1994).



Fig. 2 Esempi di utenti deboli che si muovono nello spazio pubblico

Lauria sviluppa ulteriormente questo concetto raggruppando i diversi utenti della città in una piramide a tre stadi: la base sarebbe costituita dalla "maggioranza sana"; lo stadio intermedio dagli "utenti deboli", l'ultimo dalla "minoranza handicappata" al cui apice troviamo i ciechi. Può essere definita "piramide delle tipologie di utenza". Ad essa possiamo aggiungerne un'altra, assolutamente simile alla precedente, ma capovolta, in cui, al posto dei soggetti, vi sono le loro esigenze: ad essa daremo il nome di "*piramide delle esigenze*". Riflettendo su tale schematizzazione ci si rende immediatamente conto del fatto che gli utenti sani sono sì la maggioranza, ma hanno anche meno bisogni; ogni soggetto fa parte del proprio stadio ma fa parte anche parte della piramide, come dire: il soddisfacimento di un bisogno per una categoria di utenti deve interessare ed incontrare il gradimento anche delle altre categorie di utenti.

Anche la Commissione Europea, nel libro verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana", ricorda come l'accessibilità urbana debba riguardare in primo luogo le persone fisiche e che un accesso agevole alle strutture urbane debba essere consentito alle persone disabili o a mobilità ridotta, agli anziani, agli adulti con bambini piccoli e ai bambini stessi (Commissione delle Comunità Europee 2007).

Ma allora, in estrema sintesi, potremmo dire che l'operato dell'urbanista dovrebbe prendere le mosse dal principio, che il cardinale Tettamanzi ha saputo rendere in maniera così semplice ed efficace, che *i diritti dei deboli non sono diritti deboli*.

Nel primo numero della rivista Urbanistica, nel 1945, Lewis Mumford parlava di *pianificazione per le diverse fasi della vita*, e affermava che l'urbanista non fosse ancora giunto a realizzare per intero la natura del suo compito, che è quello di provvedere un ambiente adatto ad ogni fase della vita, dall'infanzia alla senilità. Mumford riprende uno studio precedente, del Dr. Joseph K. Hart, pubblicato sul Survey Graphic nel maggio 1925, nel quale l'autore puntualizzava il fatto che la pianificazione urbana fosse essenzialmente concepita nei termini di una singola fase della vita: quella degli adulti privi di responsabilità familiari. Hart rilevava il significato dell'antico detto che la folla dei boulevard non invecchia mai, che il boulevard cioè, a cagione della sua funzione e della sua conformazione, attira a sé sempre lo stesso gruppo di età, che è mosso dagli stessi interessi e persegue gli stessi fini. Mumford scriveva poi: «*L'attività urbanistica finora è stata quasi esclusivamente concentrata intorno alla vita degli adulti e per di più intorno a certi aspetti soltanto della vita degli adulti, quali gli affari, l'industria, l'amministrazione, il traffico, i trasporti. Anche occupandosi degli adulti l'urbanistica omette importanti sfere di attività*».

È questo un concetto che ritroviamo nell'organica urbanistica di Columbo, che vede la città organizzata in vicinati e quartieri (Columbo 1965). Il concetto di vicinato si basa sull'attenzione a quella cellula di città costituita dall'abitazione e dai servizi sociali fondamentali, quali i negozi di prima necessità, la scuola dell'infanzia, il verde pubblico capillare, etc., ai quali si dovrebbero poter accedere a piedi. Il quartiere, composto da uno o più vicinati, si caratterizza per la presenza di funzioni sociali (scuole, negozi, servizi sociologici, ecc.) superiori rispetto a quelle del vicinato. È caratterizzato in particolare dal cosiddetto "asse di vita", dove si svolgono le funzioni sociali di convegno del quartiere (Busi 2005). La maggior parte delle città, soprattutto con impianti più recenti, non ha differenziazione nelle proprie funzioni e tale omogeneità si riscontra anche nella forma delle strade, una omologa all'altra.

Per aumentare la qualità, oltre che la sicurezza, degli spazi urbani, per permettere ai bambini di muoversi da soli a piedi, sarebbe dunque importante ridare carattere agli spazi urbani, partendo dal presupposto che la città è tale se accanto alle abitazioni ci sono scuole, uffici pubblici, negozi, luoghi di incontro, organizzati in modo tale da formare quelle unità urbanistiche che sono i vicinati e i quartieri.

Questo concetto per certi versi si contrappone a quella separazione e specializzazione degli spazi e delle funzioni che caratterizzano molte parti della città contemporanea. Posti diversi per persone diverse, posti

diversi per funzioni diverse, hanno finito con il far perdere alla città la sua funzione di luogo di incontro e di scambio, tipico invece della città storica.

2 IL BAMBINO: PARAMETRO DI PROGETTAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

Frequentemente nelle nostre città il pedone, bambino ed anziano in particolare, si trova ad essere emarginato in uno spazio pubblico progettato e costruito quasi interamente a misura dell'automobile. Ma ciò non vale solo per loro: come già sottolineato, ciascuno di noi può essere un utente debole in determinati periodi della sua esistenza e per motivi diversi. Inoltre in condizioni particolari, quali ad esempio si presentano in un ambiente urbano congestionato, ogni utente della città si trova in condizioni di debolezza, intendendo con ciò uno stato generale di disagio e di inadeguatezza.

La constatazione che dietro l'espressione "maggioranza sana" non si cela alcuna entità assoluta ma semplicemente una componente parziale ed instabile dell'intera popolazione, fa vacillare in noi l'idea che lo standard di riferimento progettuale debba corrispondere ad essere ispirato esclusivamente alle esigenze dell'adulto sano.

Ne scaturisce l'importanza, in sede di pianificazione e progettazione urbana, di azioni integrate che tengano conto delle esigenze di fruibilità degli spazi da parte di tutte le categorie di utenza, ma soprattutto da parte delle categorie di utenti più indifese e più esposte ai rischi dell'ambiente urbano (si vedano tra gli altri Busi, 2003; Tira, Ventura, 2000 e Tiboni, Rossetti, 2011). Ed è stata proprio la volontà di occuparsi degli utenti più vulnerabili della strada e dello spazio urbano in generale che ha fatto nascere, a metà degli anni '90, presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Brescia, il Centro Studi Città Amica (CeSCAm)², nella convinzione che l'aver come riferimento l'utente debole è, da un lato, obiettivo di particolare significato sociale, e dall'altro fattore di garanzia per l'applicabilità del risultato anche a chi debole non è (Busi, 2005).

Una progettazione volta a favorire le categorie più deboli è infatti un'importante occasione di incremento di sicurezza globale dell'ambiente urbano e quindi di prestazione di validità generale (Tira, 1999).

Ecco allora che la "*misura*" con cui progettare la città potrebbe essere individuata nei più piccoli, guardando alla città e allo spazio pubblico con un'attenzione particolare proprio nei confronti dei bambini.

Numerose esperienze portate avanti negli ultimi vent'anni da molte città italiane ed europee ci spingono a riflettere sul fatto che forse la misura giusta in urbanistica potrebbe essere quella del bambino: città a misura di bambini e bambine sono città che riscoprono gli spazi di prossimità, la qualità dello spazio pubblico, la mobilità sostenibile, la città fatta anche di spazi verdi e di gioco, la città per il pedone...

In Italia il progetto "la città dei bambini" nasce a Fano nel 1991, con la finalità di operare per una nuova filosofia di governo della città, assumendo i bambini come parametro delle necessità di tutti i cittadini³. Non quindi un maggior impegno per aumentare le risorse e i servizi a favore dell'infanzia, ma per una città diversa e migliore per tutti, in modo che anche i bambini possano vivere un'esperienza da cittadini, autonomi e partecipanti.

La Convenzione ONU dei diritti del fanciullo del 1989, ratificata con la legge nazionale n.176/1991, all'articolo 12 sancisce il diritto dei bambini ad essere consultati ogni volta che si prendono decisioni che li riguardano, e questo riguarda anche le città. Naturalmente i bambini non sono in grado di rivendicare questo ruolo e questo diritto: sono gli adulti, e in particolare gli amministratori degli enti locali, che devono chiedere il loro aiuto e saperne tenere conto. A livello internazionale, i maggiori documenti che hanno ispirato la strategia

² Tra le attività portate avanti in seno al CeSCAm in questi vent'anni si ricordano in particolare le Conferenze Internazionali "Living and Walking in Cities".

³ Per una trattazione esaustiva dell'argomento si rimanda all'opera di Francesco Tonucci, ed in particolare al volume "La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città", Editori Laterza, 1996.

delle città sostenibili amiche delle bambine e dei bambini, e che fanno da sfondo alle iniziative locali, nazionali e internazionali delle associazioni e dei governi per promuovere un ambiente a misura dell'infanzia, sono molteplici: la Convenzione dei Diritti dell'Infanzia, (ONU - New York, 20.11.1989); l'Agenda 21 (ONU, Rio de Janeiro 1992); l'Agenda di Habitat II (ONU, Istanbul, 1996). Nel Rapporto del Consiglio d'Europa "Strategia Europea per l'Infanzia" (Strasburgo 1996) si raccomanda che in tutte le decisioni politiche gli interessi e le decisioni dei bambini siano sempre considerati.



Fig. 3 Bambini che vivono lo spazio pubblico

Negli anni si sono poi aggiunte numerose esperienze, sia di grandi città che di piccoli comuni, che hanno contribuito con iniziative, campagne, percorsi educativi e sperimentali, alla realizzazione di un nuovo approccio all'infanzia e alla città (Busi e Ventura 1998; Pezzagno e Docchio 2010).

E per verificare l'efficacia dell'applicazione di questa nuova filosofia di governo della città, si va a monitorare il raggiungimento di un obiettivo concreto, apparentemente piccolo e semplice: che i bambini possano muoversi nello spazio urbano da soli. Il numero di spostamenti a piedi casa-scuola dei bambini è infatti uno dei dieci Indicatori Comuni Europei per un profilo di sostenibilità locale adottati dal 2002 da numerosi enti locali europei.

Uscire di casa, percorrere le strade da solo, conoscere il suo ambiente è un'esigenza importante nella crescita non solo sociale, ma anche cognitiva, del bambino. Il guaio è che la possibilità di uscire dei bambini, la loro autonomia, è inversamente proporzionale alla nostra: più noi adulti ci muoviamo in macchina, più allarghiamo il nostro raggio di movimento e più creiamo pericolo, intasiamo spazi, inquiniamo l'aria, aumentando le difficoltà di autonomia dei nostri figli (Tonucci 1996).

Molte esperienze in questo campo sono state proprio finalizzate a favorire l'andare a scuola a piedi, con l'organizzazione di linee di pedibus (Brolli e Tiboni 2008).

Affinchè sia possibile ai bambini uscire da soli di casa occorre però cambiare la città, renderla più sicura. Farla diventare una città amica.



Fig. 4 Il pedibus, nato per favorire l'andare a scuola a piedi

3 LA QUALITÀ DEGLI SPAZI PUBBLICI NEL PROGETTO URBANO

Come già affermato in precedenza, questo lavoro non ha certo la pretesa di affrontare il tema della pianificazione, progettazione e gestione degli spazi pubblici urbani; un tema questo che trova ampia trattazione nella manualistica italiana e straniera, all'interno della quale si richiamano, tra i più recenti ed esaustivi, i lavori di Carmona et alii, 2010; Colarossi e Latini 2008; Rotondo e Selicato 2010. I caratteri di uno spazio urbano di qualità sono stati ampiamente declinati anche dall'architetto danese Jan Gehl nel suo libro *"New City Life"*, che ha preso forma all'interno del Center for Public Space Research di Copenhagen. Secondo Gehl i caratteri principali, che garantiscono qualità allo spazio cittadino, possono essere raggruppati in tre categorie: *Protection*, *Comfort* ed *Enjoyment* (Gehl et alii 2006).

In questo scritto ci si è voluti invece interrogare sull'importanza che dovrebbe avere, nel dibattito urbanistico, il tema della città a "misura" delle utenze più deboli.

E allora ci si chiede in che modo è possibile intervenire sulla città per renderla più sicura, e dunque più attraente, e più a misura di bambino?

Per cercare di rispondere a questa domanda è necessario fare riferimento ancora una volta al dualismo tra città del costruito e città delle relazioni. Da un lato infatti bisognerà intervenire sulla città della pietra (la città del costruito) con azioni finalizzate ad aumentare la sicurezza del pedone che si muove nello spazio urbano, andando così ad incidere sulla conformazione dei luoghi; dall'altro è necessario tendere a pianificare opportunamente il tessuto funzionale e relazionale (la città delle relazioni).

Per quanto riguarda la prima dimensione di intervento, le attività di ricerca e sperimentazione, portate avanti anche dalla scuola di urbanistica bresciana, hanno permesso di confrontare tra loro due diversi approcci di sicurezza stradale in città, che portano con sé altrettante strategie di intervento.

Il primo approccio consiste nell'eliminare i conflitti e i pericoli impedendo gli incontri tra le diverse categorie di utenti. Tale soluzione fu inizialmente privilegiata dagli urbanisti, che tentarono di attuarla attraverso la nozione di segregazione, che consiste nel creare reti differenziate per le differenti categorie di utenti. Alla fine degli anni '60 si credeva fermamente che la soluzione ai crescenti problemi di traffico dei paesi industrializzati consistesse nella separazione degli utenti, attraverso la classificazione della rete stradale in termini di funzione e capacità. L'idea di base era quella di eliminare i conflitti tra automobili e utenti deboli. Queste modalità di pianificazione del traffico erano applicate in modo efficace laddove nuovi quartieri residenziali prendevano il posto di aree agricole inedificate. Tuttavia l'applicazione di questo principio di separazione dei flussi di traffico creava problemi nelle aree urbane già esistenti, non essendo sempre

applicabile. In particolare le strette strade dei centri storici non permettevano di disporre di spazio sufficiente per applicare questo modello di separazione (Tiboni 2010).

Prese così piede, a poco a poco, un secondo approccio, che consiste invece nel puntare il più possibile sull'integrazione tra i diversi utenti della strada, evidenziando i rischi del muoversi, in modo da far sì che gli utenti regolino autonomamente i conflitti, consci delle possibili conseguenze.

In Olanda, nella città di Delft, verso la fine degli anni '60, nacque un movimento di cittadini, spazientiti a causa del traffico che interessava le strade residenziali, intenzionati a riappropriarsi del loro spazio urbano. Le strette vie lungo i canali vennero ricostruite applicando un modello di integrazione del traffico: ampie aree urbane vennero ridisegnate e organizzate per renderle più piacevoli, inserendo panchine, alberi, spazi per il gioco dei bambini, ma lasciando la possibilità alle auto di passare, muovendosi a passo d'uomo. La velocità venne ridotta utilizzando dispositivi fisici come restringimenti, dossi, chicane che fungevano da veri e propri ostacoli per gli automobilisti. L'effetto fu quello di rendere lo spazio pubblico più vivibile e una sorta di estensione nella strada dello spazio privato a disposizione dei residenti. Questa soluzione, nota come "*woonerf design*", è considerata l'emblema delle tecniche di traffic calming (Kiemtrup e Herrsted 1992).

Ma, come detto in precedenza, per rendere le città sicure non è sufficiente intervenire solo sulla città del costruito, è necessario agire anche sulla città delle relazioni, pianificando opportunamente le funzioni che le varie parti della città vengono ad assumere, e il modo con cui tali funzioni sono tra loro opportunamente connesse.

L'importanza di una visione integrata della città del costruito e della città delle relazioni emerge chiaramente anche dagli studi condotti da un centro di studi e ricerche sui quartieri e sullo spazio pubblico, il Centro Abitare la Città, nato all'interno del Dipartimento di Architettura e Urbanistica per l'ingegneria dell'Università "La Sapienza" di Roma, che ha sviluppato l'idea di un'*urbanistica nella piccola dimensione* (Colarossi, 2007), che ha sicuramente punti in comune con la città amica del CeSCAm, primo fra tutti il principio secondo cui lo spazio pubblico è una componente della città necessaria a dare vita alla città stessa, perchè è generatore di qualità urbane, necessarie all'abitare. Esso genera qualità urbane quando possiede a sua volta le qualità di *urbanità*, di *accoglienza* e di *bellezza*.

Urbanità è la qualità propria della città dove lo spazio pubblico è il luogo lungo il quale o attorno al quale si dispongono le attrezzature urbane. Perchè la città è tale se contiene scuole, ospedali, chiese, uffici pubblici, negozi, luoghi di divertimento...Questo concetto per certi versi si contrappone a quella separazione e specializzazione degli spazi e delle funzioni che caratterizzano molte parti della città contemporanea.

Accoglienza è la qualità di base dello spazio pubblico, che, in quanto pubblico, deve essere di tutti, a tutti accessibile, da tutti utilizzabile, ma anche da tutti godibile.

E quindi lo spazio pubblico deve poter essere anche godibile, perché la qualità dell'accoglienza dovrebbe essere la qualità di uno spazio dove ci si senta a proprio agio e sicuri, e dove sia possibile godere del contatto diretto con il mondo fisico, godere della luce, del clima, dello stare, del camminare, uno spazio pubblico che sia anche pedonale, che è condizione necessaria per godere con tranquillità e comodità del paesaggio urbano. Dunque anche godere della qualità della bellezza di quel paesaggio: bellezza, nella città, che è una qualità necessaria, in quanto da sempre esigenza profonda di tutti; bellezza che è non solo sublime o artistica, ma anche piacevolezza, gradevolezza, il sentirsi bene e bene accolti nello spazio urbano (Colarossi 2007).

Ma nella città contemporanea sono assai poche le aree urbane nelle quali si possano riscontrare le qualità dello spazio pubblico appena descritte. Spesso mancano spazi pubblici con queste qualità, e quando presenti, sono isolati dallo spazio pubblico tradizionale (le strade, le piazze, i parchi e i giardini), perchè sono recintati, o racchiusi all'interno di strutture private. E così la strada commerciale viene nascosta all'interno dei

centri commerciali, riducendo lo spazio pubblico a una strada trafficata o ad un parcheggio (per approfondimenti si veda tra gli altri Maternini 2009 e Tiboni 2010).

Camminare, in questa città, è difficoltoso e anche pericoloso. Le strade e le piazze sono occupate dai veicoli, in movimento o fermi, i marciapiedi sono di larghezza appena sufficiente a un pedone, oppure occupati dai veicoli in sosta, dai cassonetti per i rifiuti, da cartelli di segnaletica stradale o da cartelloni pubblicitari. In queste condizioni anche gli alberi piantati lungo i marciapiedi o le fontanelle pubbliche diventano una difficoltà per i pedoni.

Gli edifici sono disposti senza relazione con lo spazio pubblico, spesso senza leggibili relazioni tra loro, con intervalli troppo ampi tra edificio e edificio.

Ne risulta un paesaggio urbano povero di qualità estetiche e ne risulta una città povera delle qualità di urbanità, di accoglienza e di bellezza dello spazio pubblico. Una città povera di vita, una città da ri-generare per poter dare ai suoi abitanti le indispensabili qualità dell'abitare (Colarossi 2007).

E' proprio, e soprattutto, in questa attività di rigenerazione dello spazio urbano che l'attenzione andrebbe rivolta ai più deboli, nella convinzione di raggiungere così un livello di qualità dello spazio di cui tutti possano beneficiare.

4 LA CITTÀ DEL FUTURO SARÀ UNA CITTÀ AMICA?

Sono passati vent'anni dall'inizio dell'esperienza della città dei bambini di Fano e oggi forse sembra essere un po' passata di moda, con esperienze come il Pedibus, nato per favorire l'andare a scuola a piedi, che finiscono con l'essere trattate alla stregua di un qualsiasi servizio, che deve fare i conti con i bilanci degli enti locali.

E la città dei bambini ha ceduto forse il passo alle più moderne esperienze di smart cities: città intelligenti, dove l'obiettivo prioritario è la gestione ottimizzata delle risorse energetiche e del trasporto, per rendere le aree urbane massimamente efficienti, riducendo le emissioni di carbonio, i rifiuti, l'inquinamento e la congestione. Puntare sulle nuove tecnologie sembra essere il passo da compiere per migliorare la gestione dei processi urbani e la qualità della vita dei cittadini, che per vivere bene pare debbano essere dotati di strumenti di connessione e comunicazione 24 ore su 24.

Così facendo si potrebbe però correre il rischio di cadere in una nuova standardizzazione del cittadino-tipo e dei suoi bisogni?

Forse vale la pena di fermarsi a riflettere se sia sufficiente una città che massimizza le "relazioni telematiche" o non sia comunque da privilegiare una città fatta di spazi godibili, accessibili a tutti, con automobili che si muovono a velocità ridotte, con spazi pubblici in cui i bambini non solo possano muoversi a piedi in sicurezza, ma dove possano anche giocare, e gli adulti incontrarsi, con vicinati e quartieri accoglienti che diventano spazio di prossimità in cui si può almeno in parte recuperare una dimensione di relazione, che ci spinge ad essere l'uno responsabile dell'altro.

Negli ultimi anni la consapevolezza della necessità di un ambiente urbano di qualità ha spinto diverse città a promuovere la rinascita degli spazi pubblici, per raggiungere migliori condizioni di sostenibilità sociale, ambientale ed economica: una città più piacevole e vitale invita la gente a trascorrervi del tempo, viverla e visitarla. Il rinnovato interesse per gli spazi pubblici urbani può essere interpretato come un tentativo di riconnessione del tessuto urbano della città frammentata, ma anche come uno strumento di marketing sociale: se la città e le regioni competono nell'economia mondiale per attrarre capitale è necessario creare un ambiente attrattivo e sicuro (Hall, 1995), dove la presenza dei bambini, che si muovono e vivono lo spazio pubblico può diventare un indicatore della qualità nella pianificazione e progettazione urbana, ma anche indicatore per monitorarne nel tempo la corretta gestione.

REFERENCES

- Brolli E., Tiboni M. (2008), "Andare a scuola a piedi: un confronto fra realtà comunali medio-piccole in Provincia di Brescia", in *La sicurezza sulle strade della città*, Vol. 1, p. 67-81, Edizioni Plus - Pisa University Press, Pisa.
- Busi R., Ventura V. (1998), *Vivere e camminare in città. Andare a scuola*, atti della III Conferenza internazionale "Vivere e camminare in città", Brescia 1996, UE, Bruxelles.
- Busi R., Tiboni M. (2003), (a cura di), *Integrazione tra autoveicoli e traffico non motorizzato*, Collana Tecniche per la sicurezza in ambito urbano, volume V, Egaf Edizioni, Forlì.
- Busi R. (2005), "La città sicura: elementi per l'individuazione di obiettivi e metodi di ricerca", in Barboni R.M. (a cura di), *Città e criminalità*, Metauro, Pesaro.
- Carmona M., Tiesdell S., Health T., Oc T. (2010), *Public places. Urban spaces*, Architectural Press, Elsevier, Oxford (UK).
- Colarossi P. (2007) "Spazio pubblico e ri-generazione della città", in Arenghi A. (a cura di), *Design for All. Progettare senza barriere architettoniche*, Manuali tecnici, UTET.
- Colarossi P., Latini P. (2008), *La progettazione urbana*, Edizioni Sole 24ore, Milano.
- Columbo V. (1965), *La ricerca urbanistica. Organica urbanistica*, Giuffrè, Milano.
- Commissione delle Comunità Europee (2007), *Libro verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, Bruxelles.
- Gehl J. (1991), *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editore, Rimini.
- Gehl J., Gemzøe L., Kirknæs S., Søndergaard B. (2006), *New City Life*, The Danish architectural press, Copenhagen.
- Guazzo G. (1994) "Verso la città a molte dimensioni", in Lauria A. (a cura di), *La pedonalità urbana*, Maggioli Editore, Rimini.
- Hall P. (1995), *The future of cities in Western Europe*, *European Review*, 3, pp 161-169, doi:10.1017/S1062798700001459
- Kjemtrup K., Herrstedt L. (1992) "Speed management and traffic calming in urban areas in Europe: a historical view", *Accident Analysis and Prevention*, v. 24, 1: 57 – 65.
- Lauria A. (1994), (a cura di), *La pedonalità urbana. Percezione extra-visiva, orientamento, mobilità*, Maggioli Editore, Rimini.
- Maternini G. (2009), *La moderazione del traffico-applicazioni italiane di traffic calming*, Le strade n° 7-8/2009, Casa Editrice La Fiaccola, Milano.
- Pezzagno M., Docchio S. (2010), (a cura di), *Vivere e camminare in città. I giovani e gli spazi urbani*, Egaf, Forlì.
- Rotondo F., Selicato F. (2010), *Progettazione urbanistica*, McGraw-Hill, Milano-New York.
- Tiboni M. (2006), "La mobilità dolce nelle piazze storiche", in M.Tiboni (a cura di), *La funzione delle piazze storiche oggi*. Atti del Convegno su: "La funzione delle piazze storiche oggi", Brescia, 2004, Consulta per l'ambiente del Comune di Brescia, Brescia.
- Tiboni M. (2010) "Storia della moderazione del traffico in Europa e sue implicazioni urbanistiche", In Maternini G., Foini S., *Tecniche di moderazione del traffico. Linee guida per l'applicazione in Italia*, vol. XIV, p. 23-36, Egaf, Forlì.
- Tiboni M., Rossetti S. (2011) "The Role of Urban Planning into a long-term Climate Friendly Transport Vision", in Radmilović Z., Čišić D. (eds.), *Shaping Climate Friendly Transport in Europe: Key Findings & Future Directions*. Belgrade, p. 161-167, University of Belgrade - The Faculty of Transport and Traffic Engineering, Belgrade.

Tira M. (1999) "L'handicap nella mobilità pedonale: pianificazione urbanistica per l'eliminazione delle barriere architettoniche", in Busi R. e Ventura V. (a cura di), *Atti della IV conferenza internazionale Vivere e Camminare in città. L'handicap nella mobilità*, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee, Lussemburgo.

Tira M., Ventura V. (2000), *Pedestrian safety measures in Italy*, Editoriale Bios, Cosenza.

Tonucci F. (1999), *La città dei bambini. Un nuovo modo di pensare la città*, Editori Laterza.

IMAGES SOURCES

Fig. 1a: Cesare Cesariano, 1521

Fig. 1b: Confederazione svizzera, *Abbildungen der schweizer Gedenkmünzen aus Kupfernickel*, 2009

Fig. 2: Michela Tiboni, 2011

Fig. 3: Michela Tiboni, 2008

Fig. 4: Michela Tiboni, 2006

AUTHORS' PROFILE

Michela Tiboni

Associate professor of Town and Country Planning at the University of Brescia, graduated in Civil Engineering and PhD in Town planning technique at the Polytechnic of Milan. She is author of more than 80 scientific publications and her researches are mainly focused on land-use dynamics and environmental hazards, environmental assessments of plans, urban policies and techniques for more sustainable and safer towns. She has been involved in many projects on safety in mobility and urban management, like the DUMAS and the SOL EU projects. She was also delegate in the EU COST Action C27 on Minor Deprived Urban Communities.

Silvia Rossetti

Engineer, PhD candidate in "Places and Times of the City and its Territory" at the University of Brescia, DICATAM department, where she cooperates with the research activities of the urban and transport planning group. Her research interests mainly focus on sustainable mobility, accessibility and road safety issues.