

**L'UTENTE DEBOLE**  
**QUALE MISURA DELL'ATTRATTIVITA' URBANA**

VULNERABLE USERS TO ASSESS URBAN QUALITY

Abstract in italiano:

Negli ultimi anni è iniziata ad emergere, in ottica di incentivazione della mobilità sostenibile, la tendenza ad un approccio innovativo di pianificazione basata 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.

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



great attention on sustainable mobility issues, on proximity spaces, on green areas...

The example of Fano in Italy, is emblematic: children have been chosen as parameter of the citizens' needs.

But, how can we build a friendly city? And which are the main features of a high-quality urban space?

First, there is a need to work on the built environment (which was called *urbs* in Latin language), by increasing safety for pedestrians and weak users. Traffic integration approaches, following the Dutch examples of the Woonerf design, can be applied to reduce risks and let cars adapt to pedestrian needs.

Then, also the citizens' city (*civitas*, the city of the relationships) have to be considered: urban functions must be properly planned and linked. The Organic Urban Planning vision, proposed by Columbo in the '60s, divides the urban structure in neighborhoods, where fundamental functions are placed. One, two or more neighborhoods form a district, where higher level social functions, like schools and social services, take place. Nowadays, cities and especially recent developments have often lost this functional hierarchy. If our aim is to increase both the safety and the quality of cities and to let the children walk safely inside the city, there is a need to return to functional mixed cities, where close to houses it is possible to find schools, shops, public offices...

At the urban space scale as well, safety is not enough to ensure high quality public spaces: they should be characterized by Protection, Comfort and Enjoyment, like proposed by Jahn Gehl (2006).

## L'UTENTE DEBOLE QUALE MISURA DELL'ATTRATTIVITA' URBANA

### **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 ( ). 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 ( ).

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.

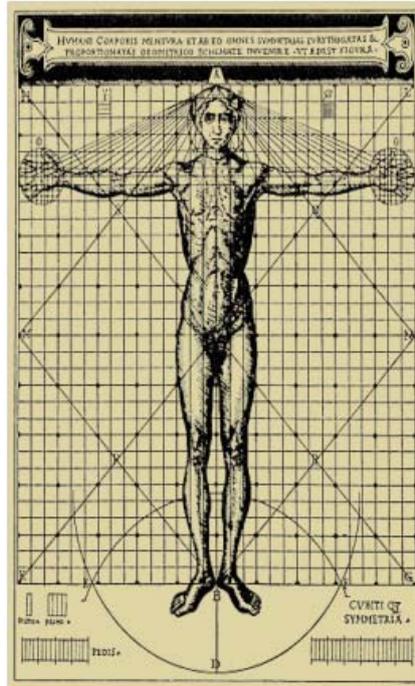
Affrontare il tema della prossimità e della qualità dello spazio pubblico presuppone dunque che ci si interroghi su chi è il fruitore dell'opera del pianificatore e del progettista della città e dei suoi spazi. Tema questo che fin dall'antichità ha trovato ampio spazio nel dibattito in architettura e in urbanistica (si veda al riguardo anche il tema delle piazze storiche in ).

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»<sup>1</sup>.

In tempi 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.

---

<sup>1</sup> “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 *analoghìa*. 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 *De Architectura* di Vitruvio.



*L'uomo vitruviano nell'edizione illustrata da Cesare Cesariano, 1521*

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 esigenziali (Guazzo, 1994).

Queste riflessioni dovrebbero portarci a considerare la necessità di ripensare 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).



*Esempi di utenti deboli che si muovono nello spazio pubblico*

Laurià 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 aggiungere 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*.

### **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 [redacted]; [redacted] e [redacted]).

[redacted]

---

2 [redacted]  
[redacted]  
[redacted].

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 (██████████).

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 cittadini<sup>3</sup>. 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 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.

---

<sup>3</sup> 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.



*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 (si vedano, tra gli altri [redacted] e [redacted]).

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 ([redacted]).

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



*Il pedibus, nato per favorire l'andare a scuola a piedi*

## **Per una città amica**

Ma 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 in edificate. 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.

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, ma anche sulla città delle relazioni: è necessario pianificare opportunamente le funzioni che le varie parti della città vengono ad assumere, ed il modo con cui tali funzioni sono tra loro opportunamente connesse.

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 ( ). 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.

### **Per uno spazio urbano di qualità**

Ma cosa si intende per qualità dello spazio pubblico? E quali sono i caratteri che concorrono a determinare uno spazio urbano di qualità?

Questo è un tema che negli ultimi anni ha interessato molto il dibattito urbanistico e al riguardo alcune interessanti riflessioni sono maturate in seno ad un altro 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

), 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).

I caratteri di uno spazio urbano di qualità sono stati ampliamenti declinati 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).

Il fattore che concorre a dare un senso di protezione è in primo luogo la sicurezza stradale, *safety*, intesa anche in questo caso soprattutto come sicurezza degli utenti deboli e vulnerabili e come protezione dal traffico veicolare. Se questa non viene soddisfatta, si determina un'enorme riduzione del volume e delle qualità delle attività all'aperto: i bambini dovranno dare la mano agli adulti, gli anziani avranno paura ad attraversare la strada...(Gehl, 1991). Nella categoria della protezione rientra anche la sicurezza intesa come protezione da crimini, *security*. In questo secondo caso quindi, è ad esempio da evitare la creazione di spazi bui e deserti. Infine, anche la protezione dagli agenti atmosferici influenza la qualità dello spazio pubblico: l'assenza di forti flussi di vento, la presenza di zone d'ombra e la possibilità di ripararsi dalla pioggia, ne sono alcuni esempi.

Per quanto riguarda invece il senso di comfort Gehl fa riferimento alle possibilità che l'ambiente fisico offre per svolgere determinate attività. Per attività si intende per esempio la possibilità di camminare nello spazio, intesa come la necessità per il pedone di avere spazi correttamente dimensionati, sufficientemente larghi e senza ostacoli. Con riferimento alla possibilità di sostare bisogna invece prevedere opportuni spazi per la sosta, ad esempio in prossimità degli attraversamenti pedonali. E così via concorreranno a garantire la qualità dello spazio pubblico la presenza di

punti di seduta, di punti di particolare interesse da poter osservare, di opportunità per conversare...

Il terzo gruppo di caratteri che contribuiscono a determinare la qualità di un luogo, si riferisce invece alle forme di relax e svago, di divertimento, che lo spazio offre. Ad esempio lo spazio pubblico deve essere a misura d'uomo, senza eccessivi fuori scala, in modo che l'utente possa sentire un certo feeling con lo spazio. Inoltre uno spazio urbano di qualità deve sapersi adattare al clima locale e dare la possibilità di fruire, ad esempio, di piste di pattinaggio sul ghiaccio nei mesi invernali oppure del sole in primavera. Infine concorrono a definire la qualità dello spazio pubblico tutte le esperienze sensoriali che vi si possono vivere, da intendersi come valore estetico del luogo, visuali, presenza di vegetazione o di specchi d'acqua...

### **I nostri spazi urbani sono spazi di qualità?**

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 sono presenti, sono isolate dallo spazio pubblico tradizionale (le strade, le piazze, i parchi e i giardini), perchè sono recintate, o racchiuse 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 [REDACTED]).

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.

### **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, su cui si cala la scure dei tagli.

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.

## Riferimenti bibliografici



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.

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.

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., a cura di, (1994) "La pedonalità urbana. Percezione extra-visiva, orientamento, mobilità", Maggioli Editore, Rimini.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

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