

UPLanD

Journal of Urban Planning, Landscape & Environmental Design



Research & experimentation
Ricerca e sperimentazione

PLACES IN THE CITY DESIGNED FOR PRO WELL-BEING LIVING SPACE. TO PROMOTE HEALTHY, AUTONOMOUS AND ACTIVE LIFESTYLES FOR CITIZENS OF ALL AGES

Concetta Fallanca

Department of Heritage, Architecture, Urbanism, Mediterranean University of Reggio Calabria, IT

HIGHLIGHTS

- Looking for a new "social model", improving living and working conditions, access to facilities and services, lifestyles and the possibility of developing fruitful social relations.
- Urban spaces suitable for fostering healthy lifestyles, happily active and in full autonomy in all phases of citizens' lives must be optimized through observation, verification and re-design.
- Today it appears more incoherent than ever to keep safety planning independent of city planning.
- Places cannot lie. Upon careful observation, they show little vitality, expression of squalor and insecurity, absence or inconstant maintenance of the elements of naturalness.
- A multidisciplinary approach, suitable for an integral urban planning process, can provide the right answers to the needs of people and communities.

ABSTRACT

The paper proposes a reflection on the theme of sustainable regeneration for liveable and healthy public spaces, starting from the formal and performance characteristics of the places in the city designed to create a living space. The more compact parts of the city lend themselves to a practicability that follows the logic of the vector flow and sometimes requires separation between accesses and outflow routes. These aspects must be considered in the design and regeneration processes.

The research started is aimed at the criteria of conceiving, designing, implementing and verifying the validity of urban spaces, which should be safe and consistent with a good quality of life, suitable to promote healthy lifestyles, happily active and autonomous in all phases of life of citizens.

Therefore, in conceiving this vision of "living space", it can be useful to recall and revise, the set of principles that have gradually matured in the prevention of risks due to earthquakes, disasters, accidents, to the occurrence of all those occasions when it is necessary to safely evacuate large quantities of people.

A new way of conceiving living space pro-wellness can also draw, in criteria and methods, from the corpus of measures developed to achieve a suitable climatic comfort of the urban environment, with the integration of the evaluation of the performance system of the urban ecological network to improve the presence of authentic naturalness of cities.

ARTICLE HISTORY

Received: November 30, 2020

Reviewed: December 26, 2020

Accepted: December 31, 2020

On line: February 28, 2021

KEYWORDS

Urban regeneration

Safety

Risk prevention

Well-being places

Living space

1. INTRODUCTION

The experience of limiting social relations lived in recent months to counter the spread of Covid-19 and the subsequent economic and social crisis have led us all to rethink and revise some paradigms of the discipline and seek new, healthier, more interesting, models of life. After all, a serious reflection on the role of urban and environmental planning in promoting actions to improve the health and well-being of inhabitants' lives for a sustainable, safe, healthy and socially inclusive city was already underway. A useful laboratory of experimentation comes from the experiences of the European movement of "Healthy Cities" and from some Italian, European and world cities that stood out for urban quality, resilience, eco-sustainability and active policies for the promotion of public health, and that offer possible paths for the effectiveness of the outcomes and for the most appropriate ways for a full and conscious involvement of local communities in the contribution related to the progressive improvement towards a city of well-being. These experiments and recent studies show a vigorous tension towards the goal of outlining a new "social model" that revisits priorities and paradigms to tend to a new alliance between complex disciplines such as medicine and urban planning in a multi-sectoral and multidisciplinary approach that leads to a process of integral urban planning able to give the right answers to the needs of people and communities, improving living and working conditions and access to facilities and services, lifestyles and the possibility of developing profitable social relationships.

The themes that contribute to the mentioned process of integral urban planning focused on sustainable mobility, the connectivity of urban ecological networks, the shape and the climatic well-being of the urban organism, the conformation of common spaces suitable for a high architectural, urban and relational quality, the access to culture and the possibility of continuous individual and social cultural growth. The experience of limiting social relations now allows for some inevitable, sometimes conflicting, considerations. It showed with the smart working, or rather remote working, the effective possibility of reducing home - work commuting mobility, with the consequent decrease in congestion and urban pollution, but above all, it has shown that it is possible to offer remotely cultural services usually reserved only for citizens of large cities, such as opera and theater performanc-

es, important exhibitions, accessibility to archival documents and texts in distant libraries.

Although they are, and will always remain, substitute forms that can never replace the emotion experienced in presence, it is also true that in the interior territories these devices can enrich the cultural heritage of communities living a geographical marginality that should not presuppose an anachronistic poverty of cultural services. It also demonstrated the extraordinary value that comes from the free enjoyment of the landscape, from the historical-agricultural territory, from the naturalistic areas and waterways, from the possibility of travelling to learn, to enrich a heritage of experiences that is structured by the continuous, progressive systemic integration between the different spheres of knowledge. It also demonstrated the validity of important research activities carried out in the name of eco-sustainable development, marginalized for too long within unpopular specialist niches, bringing common feeling closer to the fundamental issues of common living, priority values, essential references. The conditions of security of the city, real and perceived, have a decisive impact on the concept of well-being. Perceived safety depends on the awareness of knowing how to react, which behaviors should be taken to the occurrence of a calamitous event, a possibility to which the city should be, however, properly prepared by reducing the vulnerability of the exposed value and raising the resilience progressively as much as possible, starting from school and health facilities. Security in the face of any type of emergency event, caused by earthquake, landslides, floods, weather events of exceptional severity, but also due to fire, terrorist attack or any condition that causes panic and that may affect participants in public events within historical centers or fairs, market areas, festivals, concerts. The experience due to the aftermath of the terrorist events that occurred in a few years, from the attack in Paris at the headquarters of Charlie Hebdo in 2015 and then, the same year, at the Bataclan concert hall, to the one at the Nice waterfront in July 2016, to the one in London on Westminster Bridge, to the Ramblas in Barcelona and Cambrils, but also following the 2017 Piazza San Carlo "trap" in Turin, have led (Circular 7 June 2017 n555/OP/0001991/2017/1 of the Chief of Police - General Director of Public Security, Ministry of Interior outlining, "as part of the process of governance and management of public events, the devices and measures that ensure both the safety and security of people.") to

"outline essential methodological tools for emergency management, drawing on measures commonly adopted in the firefighting field" (Bernardini et al. , 2018, p. 55). Thus, *the method draws on firefighting practice and demonstrates that an overall method can and should be sought for integrating the procedure with respect to all types of risks, including those related to the failure to respect the human distancing that exposes to possible contagion*. But an important role is also played by the urban safety perceived in "ordinary" time for the characteristics of the stops of the public means of mobility, of the avenues, of the paths, of the areas suitably illuminated when needed and then suitably darkened to reduce the light pollution so widespread in urban centers. The research in several disciplines converges in the intent and is aimed at the possibility of conceiving, designing, implementing and verifying the validity of urban spaces that should be consistent with a high level of quality of life and suitable to promote healthy lifestyles, happily active and in full autonomy in all phases of life of citizens. Urban spaces observed, verified and re-designed to allow the flow of city life as if it were a fluid between empty and full spaces, with as few bottlenecks as possible, with the necessary alternatives, knowing how to foresee and discern those elements, those urban compartments "critical" to the occurrence of a possible disturbance of the balance. Ancient and recent themes meet in that thread of continuity that binds the studies of urban planning aimed at the improvement of the city and at the right to enjoy what it offers, in the awareness that the forms of alienation historically attributed to it, not only do not belong to it "by definition", but rather represent the human errors of design, implementation, underestimation, misuse and inability to correct the course with targeted actions.

2. FORMAL AND PERFORMANCE CHARACTERISTICS OF PRO WELL-BEING PLACES

Urban well-being presupposes a suitable environment for the complex of physical, mental, relational and cultural needs of the individual and the community as a whole, so policies, strategies, plans and projects should be based on the "place", in relation to its specific characteristics, trying to grasp the essence and the possible optimal projec-

tions. The methodological reflection in progress, which crosses several disciplines and different contexts of application, attempts to explain the principles and criteria to guide the urban plan towards more health-friendly urban models, also based on specific experiments of interventions, urban projects, operational and programmatic tools and on the evaluation of the performance effectiveness achieved.

On the theme of sustainable regeneration for livable and healthy public spaces, it is proposed a reflection that is substantiating a line of research just started and that wants to place itself in the disciplinary comparison, starting from the formal and performance characteristics of the places of the city designed to create a living space physical, social, cultural pro well-being. In the questions of city form, the alternation of areas of different *grain*, the use and quantity of common space, the distribution of open spaces, the role of green spaces and urban ecological connective networks, the shape and climatic well-being (Musco & Fregolent, 2014) of the urban organism are confirmed as essential values. The heart of the city, characterized by a compact fabric, is suitable for a use that follows more the logic of flow, of the vector direction that sometimes requires separation between accesses and outflow routes, and this must be taken into account in the designs and regeneration processes. Therefore, these devices fully concur with the measures to improve the safety conditions, real and perceived, of the city.

A first consideration is that pro-wellbeing places can only be safe places, with low vulnerability to risks and high resilience. In the terminology of the emergency plans drawn up by the Civil Protection, the term *safe places* indicates all the places that are part of the system of protection in favor of the effectiveness of intervention after the critical event. The organic urban vision is still partial, so much so that the systems of routes are not considered in the current emergency planning, not even for the analysis of safe places, or rather, waiting areas.

For the Civil Protection the waiting areas are the "places of first meeting where the population must go immediately after a calamitous event" and they are distributed and reported with appropriate signs within the urban fabric, *in squares, open spaces, courtyards*.

The safe *Waiting areas*, served by light and water connections, together with the *Assembly areas* (rescuers and equipment) and *Sheltered areas* (first emergency housing, water, electricity and

sewage resources), form the system of *Emergency dwelling Areas*. In these logics, the organic, integral, urban vision of the phenomena is often limited to the point that the research, definition and improvement of safe places are carried out without taking into due consideration the system of paths that lead to them, and in any case today it seems more incoherent than ever to maintain the planning of security independent from the urban planning of the city.

It also seems illogical to keep the waiting areas "frozen" for the emergency, a widespread issue especially in peripheral areas. The project of safety in urban areas can instead be understood as an opportunity to increase the urban quality of the common spaces lived in everyday life that in areas of high seismic and environmental risk (natural and cultural) contribute to create the urban network of safe places. It is important to transform the "safe islands", too often places "set aside" for the emergency, in sociality areas that raise the degree of livability and urban quality. The issue goes beyond the safety of the building, which must meet the anti-seismic requirements, and turns to its inclusion in the urban area, which must ensure adequate places that can be reached safely in case of disaster, because there is no point in creating safe "islands" if they cannot be reached "safely". It also refers to the phenomena of flooding, landslides, runoff that accentuate the overall risk and must be taken into account by the seasonal and annual review and maintenance plans that are an integral part of projects aimed at safety. Urban and territorial security is also to be considered as a main theme in the context of the reflection on the enhancement of the Inner Areas and in the direction of risk reduction to which is addressed the law 158 nr. 2017, called "save villages", bearing *Measures for the support and enhancement of small municipalities, as well as provisions for the requalification and recovery of the historic centers of the same municipalities*. It promotes the National Plan for the regeneration of small municipalities that ensures as a priority the qualification and maintenance of the territory, with interventions aimed at reducing hydrogeological risk and encourage the safety and redevelopment of road infrastructure and public buildings. It recognizes that "the villages are a resource to protect the territory, especially for the activities of contrast of hydrogeological instability and for the activities of small and widespread maintenance and protection of common goods". It promotes the development of "participatory and

integrated strategies for marginalized areas" to counter inequalities between urban and inland areas, between centers and peripheries, to offer new opportunities to all areas so far governed by "blind policies to places" (Barca & Luongo, 2020, p. 172). The demographic fall, the aging of the population, the underutilized, degraded, abandoned building and urban heritage are problems that have long concerned internal areas, but now the Covid 19 crisis has accentuated the gap (Indovina, 2020) compared to urban areas for quality of life in terms of access to care, housing, mobility, problems made more acute by the recurrent inadequacy of digital coverage (Barca & Luongo, 2020, p. 173).

Connecting with the rest of the world can create more aware and educated communities. Designing urban safety also means enhancing the cultural level of the community to create awareness of and commitment to the concept of common good and respect for heritage in terms of urban civility and living together. Educating for safety means transmitting the perception that places are easy to reach and pleasant to live in. It also means networking and encouraging the accessibility of areas and places where it is possible to carry out cultural activities to facilitate individual and collective growth and the exchange of experiences. An investment in the human heritage and in the sense of citizenship requires a redesign of public mobility towards soft mobility and a rethinking of times and ways of accessing and enjoying the fundamental places of the city. An investment in the human heritage and in the sense of citizenship requires a redesign of public mobility towards soft mobility and a rethinking of times and ways of accessing and enjoying the fundamental places of the city. Working in a network logic means, finally, to connect the significant places for identity and urban security and to seek a subtle balance between the activity of protection of historical and architectural values and the process of renewal and regeneration essential to the continuous creative evolution of the city and its parts.

3. A METHOD TO VERIFY THE VALIDITY OF URBAN SPACES

What degree of correspondence exists between existing urban spaces and users' needs and expectations, referring also to how much they favor healthy habits, is a question that involves neces-

sary specifications. It is necessary to take due account of the field often limited to the user's own domain of known space, and this condition can lead to the basic aspiration of what it's called *pre-conditions* for development, since in the failure to satisfy them it is particularly laborious to project oneself towards other qualitatively more refined matters.

In the suburbs where the functioning of essential services is lacking, in terms of water supply, urban waste collection system, the efficiency of connections with the rest of the city, the possibility and speed of digital connection, calling communities to participatory planning is of little utility, if only because of the alienation caused by the frustration of living below the minimum levels of urbanity, but also because of the scarcity of available "repertoire", useful to conceive and express advanced expectations. A specification should also be dedi-

cated to the concept of quality of the urban space because, going beyond the question of recognizing and being able to reproduce spaces of "timeless quality", in itself imponderable and however found almost exclusively in the city of long course, consolidated, historical and strong identity, in the prevailing urban space, composed of suburbs and neighborhoods of recent construction, it is even more difficult to assess, indeed often interesting urban spaces are those that express a new language, surprising, more than known register, widely codified.

These premises clarify the choice, in the context of the research Criteria and methods for rethinking pro-wellbeing community places in the urban realities of the Metropolitan City of Reggio Calabria, to consider, as a quick method of initial evaluation of the spaces, what the places express during the day, in the evening and at night, and throughout



Figure 1: The system of green areas in the southern part of the city of Reggio Calabria. The small parks, the gardens, the tree-lined avenues constitute the first elements of the potential permeable network that could connect the agricultural and wooded areas and the uncultivated areas of the peri-urban belt. The South Linear Park, the regimented torrential banks of the Calopinace and Sant'Agata streams, the residual areas of the ancient Botanical Garden and the large hilly area of the former powder magazine represent the valuable elements of the eco-naturalistic connective network. Source: E. Stagno, 2020.

the seasons. The places do not know how to lie, to a careful observation show little vitality, improper use, unsuitable for recreational and contemplative stay, lack of shade or shelter from the bad weather, expression of squalor and insecurity, absence or inconstant maintenance of the elements of naturalness. The critical evaluation of what the place expresses for the community in the current reality is integrated with the documentation of the experience of that place, of its alternating fortunes because in its historical paths it is possible to understand the declines and trace the gems of its rebirth. The expeditious method presupposes synthetic readings allowed by high design skills, and scrupulously documented by images and considerations "traceable" for new steps of work but also in order to allow immediate refutations. One analytical approach is dedicated to assessing the correspondence of places, not only open urban spaces but also entire neighborhoods or portions of them, with the documented health conditions and pathologies of residents. It was possible to

evaluate the incidence of the characteristics of urban places on health conditions for Pellaro, one of the urban centers of the Metropolitan City of Reggio Calabria (Errigo, 2019). Predictable aspects emerged, such as the full correspondence between high neighborhood services, even rare, and excellent health and fitness conditions, as well as in the most marginal and less structured areas cases with physical and mental pathologies increased (data available thanks to the collaboration protocol with the Foundation for Solidarity Medicine). A perhaps not entirely predictable outcome concerned the small hamlets where the inconveniences of geographic marginality are evidently counterbalanced by the healthy effects of contact with nature and with the cycles of life, with the production for self-consumption of food of vegetable and animal origin, by the high level of physical exercise and by other imponderable factors; in fact, unusual longevities are recorded with the maintenance of an active life and in conditions of excellent health. The extension of these evaluations to the neigh-

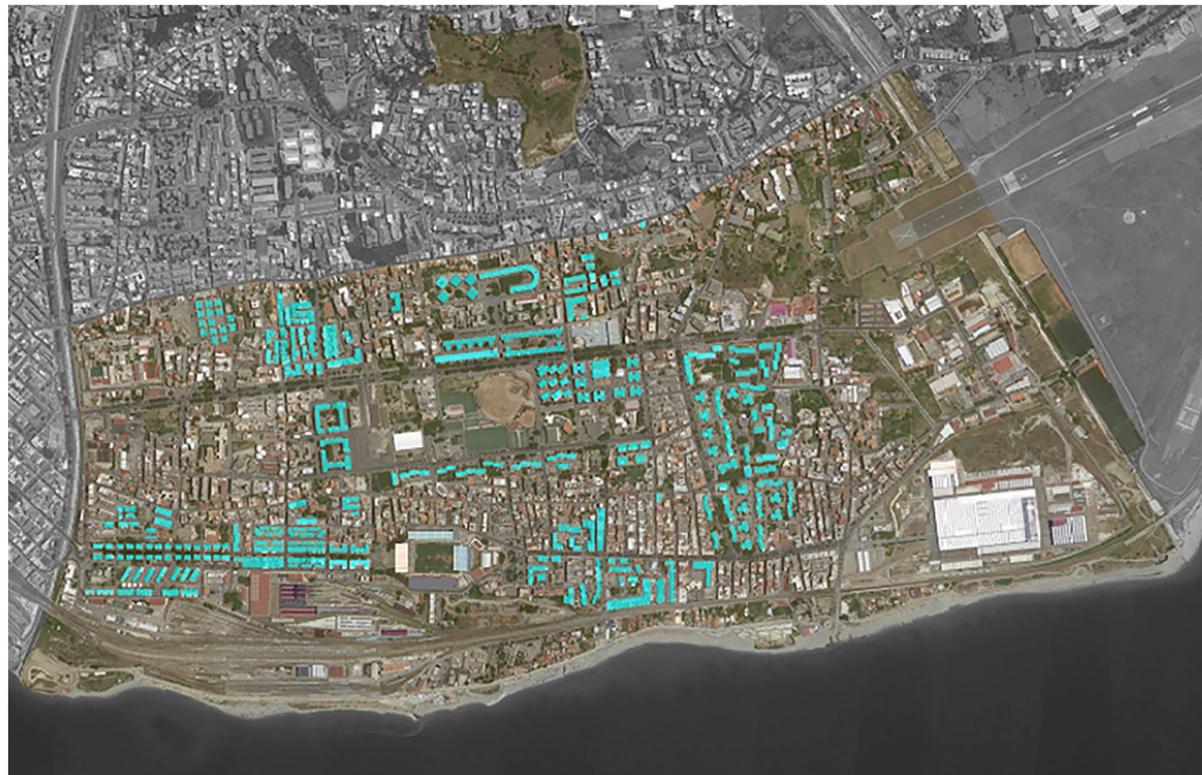


Figure 2: The distribution of public housing districts built by the Municipal Building Authority and State institutions (Iacp, Ina Casa, Gescal), between the '60s and '80s and finally those built in the 1990s under the Special Law No 246/1989. Source: M. Praticò and M. Zaccuri, 2020.



Figure 3: The safe places of the city of Reggio Calabria. The system composed of the Assembly areas, Sheltered areas, Waiting areas, the latter to be connected and validated with respect to the "safe" routes that allow to reach them and the portions of urban fabric, of which can accommodate the settled inhabitants. Source: left - M. Umbro, 2013; right - Detail sheets Civil Protection Plan of Reggio Calabria, 2008.

borhoods of the city of Reggio Calabria and progressively to the centers of the former province, the current Metropolitan City, could lead to considerations of considerable usefulness for the design margins offered in a pro-wellbeing key. The search for the improvement of the characteristics of places that favor the assumption of behaviors useful to the well-being of individuals and the community certainly cannot disregard the concept of safety from environmental and anthropic risks. Perceived safety is also fundamental, the one deriving from the awareness of knowing how to react, which behaviors to assume when a calamitous event occurs, a possibility to which the city must opportunely be prepared by reducing the vulnerability of the value exposed at the same time and by increasing the resilience of the urban areas progressively as much as possible, starting from those

hosting school, health and first aid facilities. The research undertaken addresses the criteria of conceiving, designing, implementing and verifying the validity of urban spaces, which should be safe and consistent with a good quality of living, suitable to promote healthy lifestyles, happily active and in full autonomy in all phases of life of citizens and at the same time promote, in reducing, eliminating any obstacle, the flow, the rapid and safe evacuation (also in terms of correct distances between people), at the occurrence of any dangerous event. The validation of places, in addition to taking into account the *expressiveness of spaces* at different times of day and in different seasons of the year, their *historical and identity paths* to understand if their future can evoke interesting past times, their *ability to promote healthy lifestyles* and contribute to long-lived, fully active and self-sufficient lives,

resorts to the *evaluation of safety conditions* from the point of view of emergency response. In the case of the city of Reggio Calabria, a serious work of recognition in 2008 that, for the emergency plan, identified the system of waiting areas (Figure 1) and that was intended to be the first step in a process of progressive improvement, for a whole series of events, has been given little follow-up. It is a system of squares, open spaces, spaces of public buildings, courtyards of school buildings open to the public only at certain times of the day, areas with severe slopes, places not always suitable but that over the years it would have been possible, and still is, to improve morphologically, structurally and functionally. In the research work in progress, it is introduced the concept of validation with respect to the actual population to be evacuated, also in terms of real position in the physical space of the city and, above all, the time to reach the waiting areas and the criticality of the system of routes to offer a range of design solutions to reduce impediments and the occurrence of possible unforeseen events due to the coexistence of risks.

4. THE URBAN LABORATORY OF EXPERIMENTATION FOR SOUTHERN REGGIO

The laboratory La.Stre of the Department of Heritage, Architecture, Urban Planning, is characterized by the method chosen and maintained over the years that tends to finalize to a precise goal of advancing knowledge the energies from the activities of didactic laboratories, research, -involving the energies of the PhD- with the converging energies of the activities of comparison, dissemination, guidance of the territory and dissemination of the results expressed in the third mission of the University. In the research *Criteria and methods for rethinking pro-wellness community places in the urban realities of the Metropolitan City of Reggio Calabria*, this experiential tension converges and finds its assumptions in the attention to the southern districts of the city, which represent about one third of it in terms of surface area and settled inhabitants. It is that part of the city that was born after the war, crossed by large longitudinal arteries and which hosts numerous public residential building projects, implementations of public housing plans.

In particular, the central artery of *Viale Calabria*,

which connects the city center with the airport, should be today, after fifty years, reconceived in its essence so as to free itself from the role of "fast flow" and of separation and extreme danger to become an urban road in all respects. This part of the city is geographically central but for the choice of infrastructural elements that are expressed in an "extra urban" language, -for the *Calopinace* link road, for the bridge connecting with *Viale Calabria*, for the presence of the "head" of the Bunker room for maximum security trials and the large Police Station, there where the city's botanical garden once stood- all this does not make pedestrianism inviting even though these places are located a few hundred meters from the Central Station.

It would deserve a dedicated commitment aimed at creating systematic opportunities for urban regeneration, with objectives of conferring meaning and dignity with a "system" logic because, although there are urban elements of quality, there seems to be a lack of involvement in the role of all neighborhoods. The search for how to obtain a renewed living space has posed some basic questions that may seem obvious among those who deal with the territory and the city but that still struggle to get plausible answers in attempts to improve the physical and immaterial conditions.

What criteria, methods, tools and resources are needed to design, implement and maintain a composite connective system between urban ecological network, water traces, soft mobility routes, thus suitable to give a proper and original character (not uncritically borrowed from the language expressed for the consolidated part of the city) for this important urban piece and in general for the less "resolved" parts of the city?

Could it be useful for this sum of suburbs to start from their traces of events, if not of urban history, in order to tend to make this part of the city become a complete "system" that expresses itself with new languages, in a different feeling and with new rules? Can these urban parts become attractive, even for daily and leisure time for the settled inhabitants? Can they be so for the inhabitants of other parts of the city? Could those who live downtown also have an interest in going to these suburbs, not just occasionally? Could visitors to the city also be drawn to these urban places? Can a long-range appeal be envisioned? Therefore, it is not proposed an "element" to be visited (sometimes urban art devices are designed for this purpose) but rather the ever-changing outcome of an urban experiment that is renewed every season,



Figure 4: Urban spaces potentially suitable to represent a strengthening of the network of relational spaces and of new waiting places in neighbourhoods lacking them. Source: M. Praticò and M. Zaccuri, 2020.

which allows to enjoy the entire south side as a complex system, to be discovered and traveled in an urban experience always new and interesting. Today, another great project is being completed by the Administration, the *Linear urban park South*, which is configured as the natural continuation of the waterfront and covers the area between the mouths of the *Calopinace* and *Sant'Agata* streams. It is a very large area that in the near future will be connected with the neighborhoods and could be linked with the park of the hill of the former powder magazine located upstream, helping to solve the "caesura" of *Viale Calabria*. In this part of the city the concept of safety becomes blurred because of the high danger in terms of very high accident rates that occur but also because of the

absolute inadequacy of the waiting areas that do not meet the requirements that they should have and are in any case poorly distributed, concentrated in some areas and completely absent in some neighborhoods. The attention to safe areas also involves the great problem of green areas, their design, implementation and especially their maintenance. Recently, some green areas of the city have been "redesigned", paved and transformed into "hard" urban spaces with lighting, benches, lots of new concrete and little, very little green. Even the destiny of tree-lined avenues seems uncertain, the maintenance of treetops and stems is becoming more and more approximate, trees are aging without a program of renewal and systematic care. It must be recognized that the maintenance

of green areas in semi-arid climatic zones, where it is not possible to rely on the rain, is challenging because over time have failed all the arrangements used for the collection of water and the reuse for irrigation purposes and perhaps it has stopped the research towards the study of the performance of plant, shrub and tree essences in urban areas "Mediterranean dry and arid" and towards the most appropriate maintenance protocols. Green areas are the most difficult to maintain in full decorum at the change of seasons, with shortage of water resources and with the disappearance of teams of specific expert employees, willing to pass on to apprentices the methods and criteria and the calendars of activity. This is one of the most interesting aspects to deal with in the search for criteria, methods and solutions for the creation of an urban ecological network that aims at an experimental realization with the involvement of the competences of the Department of Agriculture and of the most active forces on the territory, with the objective of creating new urban landscapes to organize in a complete system what today seem to be urban fragments and to observe and guarantee their botanical and social life. In dealing with this issue are involved aspects related to mobility, accessibility, the connection of the main places of relationship, the connection with the rest of the city and the main services, the formalization of surfaces and volumes of natural elements in the urban environment.

The research of how to obtain new connections involves the activities of the Third Mission of the University and tends to develop principles, criteria, projects, achievements to focus on what is the process, the maintenance, the feedback acts, the quarterly, annual, biannual validation that can attest to the vitality of spaces, of this complex system that connects streets, paths, widenings, courtyards, free areas between green and urban languages suitable to create and maintain new, interesting urban landscapes.

5. CONCLUSIONS AND PERSPECTIVES FOR A NEW VISION OF "LIVING SPACE"

In the conjugation of this new vision of "vital space" of the human being, it can be useful to recall and revalidate, integrating a prevaluation of the effects, the set of principles that have gradu-

ally matured in the field of the prevention of risks due to earthquakes, calamities, accidents, to the occurrence of all those occasions in which it is necessary to evacuate in safety, large quantities of people. A new way of conceiving the pro-well-being living space could draw, in criteria and methods, also from the body of measures developed to achieve a suitable climatic comfort of the urban environment, with the integration of the evaluation of the performance system of the urban ecological network to improve the presence of a genuine naturalness of the city. A field of experimentation that could find research space from a renewed attention to the offer of public housing districts, in other historical periods, an opportunity for real laboratories of design, implementation, observation of the outcomes. From this universe of interrelationships, in alliance with the objective of raising the level of security of the city and to promote lifestyles pro-wellbeing, two fields of action of particular relevance for the research of forms and functions for a resilient urban body emerge, aimed at organizing forms of sustainable mobility consistent with the full enjoyment of the common spaces of the city and to achieve an effective climate comfort in the urban environment. The search for forms of sustainable mobility presupposes the integration of efficient public transport systems and pedestrian mobility suitable to fully experience the city, its streets, resting places, green areas, urban secrets, small details, decorative elements, squares, open spaces. Pedestrian and bicycle mobility presupposes a project integrated with the system of distribution of the main public functions, school, health, social, cultural, and artistic, musical and theatrical offers. The mobility system takes on full meaning if calibrated and designed according to a satisfactory accessibility that facilitates daily activities, supported by an organization of the city's time to be tested and subjected to continuous verification of compliance, according to the times of day, seasons and cycles of the main school activities, health, business and recurring events. The development of measures aimed at achieving a suitable climatic comfort of the urban environment requires a set of ancient and innovative knowledge to refine the ability to correlate the role of the urban ecological network with the implementation of the presence of water in the city, in order to balance the drainage functions of the surfaces and the new systems of separation and collection of drain and sewer. Last but not least, the possibility of offering urban rooms and inter-



Figure 5: Hypotheses of consistency between population density, quantity and quality of services, relational spaces and safe places verified in the urban sub-units of the neighborhoods.
Source: M. Praticò and M. Zaccuri, 2020.

esting routes that make it pleasant and surprising to live in the city for crossings and stops that allow a sociability typical of meeting spaces but also silence, reflection and contemplation of small urban refuges with artistic-naturalistic value but especially mitigation of any heat islands.

Experimentation through laboratories, in particular those university ones able to connect the energies of the First, Second and Third Mission of the University, such as La.Stre, can be the secret to offer a contribution to the complete cycle of the process: from the ideation, passing through the shared planning, the comparison, the realization process with choices as reversible as possible, up

to the observation of the results, in the appropriate period of time, to introduce continuous corrections and reinterpretations of the phenomena. A support to the evolution of the city, in the awareness of contributing to a never-ending process that allows "approaches" towards non-final solutions, which can be considered satisfactory for a certain period of time, in a possibilist approach and cultural comparison, in the awareness that the city and the urban themes, more than judgments and absolute certainties, require observation, ability to discern, deductions, interpretations and corrective experimental actions and possible retroactions.

I LUOGHI DELLA CITTÀ PENSATI PER LO SPAZIO VITALE PRO-BENESSERE.

PER PROMUOVERE STILI DI VITA SANI, AUTONOMI E ATTIVI PER I CITTADINI DI TUTTE LE ETÀ

1. INTRODUZIONE

L'esperienza di limitazione delle relazioni sociali vissuta negli ultimi mesi per contrastare la diffusione del Covid-19 e la successiva crisi economico-sociale hanno portato tutti noi a ripensare e rivedere alcuni paradigmi della disciplina e ricercare nuovi, più sani, più interessanti, modelli di vita. Del resto, era già in corso una seria riflessione sul ruolo della pianificazione urbanistica e ambientale nel promuovere azioni di miglioramento della salute e del benessere della vita degli abitanti per una città sostenibile, sicura, sana e socialmente inclusiva. Un utile laboratorio di sperimentazione proviene dalle esperienze maturate dal movimento europeo delle "Healthy Cities" e da alcune città italiane, europee, mondiali che si sono distinte per qualità urbana, resilienza, eco sostenibilità e politiche attive di promozione della salute pubblica, e che offrono percorsi possibili per efficacia degli esiti e per le modalità più appropriate per un pieno e consapevole coinvolgimento delle comunità locali nell'apporto legato al miglioramento progressivo verso una città del benessere. Si legge in queste sperimentazioni e negli studi recenti una sana tensione verso l'obiettivo di delineare un nuovo "modello sociale" che rivisiti priorità e paradigmi per tendere ad una nuova alleanza tra discipline complesse, quali la medicina e l'urbanistica, in un approccio multisetoriale e multidisciplinare che porti ad un processo di pianificazione urbana integrale in grado di dare le giuste risposte alle esigenze delle persone e delle comunità, migliorando le condizioni di vita e di lavoro e l'accesso alle strutture e ai servizi, gli stili di vita e la possibilità di sviluppare proficue relazioni sociali.

L'interesse specifico dei temi che concorrono al richiamato processo di pianificazione urbana in-

tegrale riguarda la mobilità sostenibile, la connettività delle reti ecologiche urbane, la forma e il benessere climatico dell'organismo urbano, la conformazione degli spazi comuni idonei ad una elevata qualità architettonica, urbana e relazionale, l'accesso alla cultura e la possibilità della continua crescita culturale individuale e sociale. L'esperienza di limitazione delle relazioni sociali consente adesso alcune inevitabili, a volte contrastanti, considerazioni. Ha dimostrato con lo smart working, o meglio il lavoro a distanza, l'effettiva possibilità di ridurre la mobilità da pendolarismo casa-lavoro, con la conseguente diminuzione di congestione e inquinamento urbano, ma ha dimostrato soprattutto che è possibile offrire da remoto servizi culturali riservati di solito solo ai cittadini delle grandi città, come spettacoli lirici e teatrali, importanti mostre, accessibilità a documenti di archivio e a testi in biblioteche lontane. Anche se sono, e rimarranno sempre, forme succedanee che mai potranno sostituire l'emozione vissuta in presenza, è anche vero che nei territori interni questi espedienti possono arricchire il patrimonio culturale delle comunità che vivono una marginalità geografica che non dovrebbe presupporre anche una anacronistica povertà di offerta di servizi culturali. Ha dimostrato, inoltre, il valore straordinario che proviene dal libero godimento del paesaggio, dal territorio storico-agricolo, dalle aree naturalistiche, dai corsi d'acqua, dalla possibilità di viaggiare per conoscere, per arricchire un patrimonio di esperienze che si struttura dalla continua, progressiva integrazione sistemica tra le diverse sfere della sapienza. Ha dimostrato, inoltre, la fondatezza di importanti attività di ricerca svolte in nome di uno sviluppo eco-sostenibile, marginale per troppo tempo all'interno di impopolari nicchie specialistiche, avvicinando il sentire comune alle

fondamentali questioni del vivere comune, dei valori prioritari, dei riferimenti essenziali.

Nel concetto di benessere incidono in modo determinante le condizioni di sicurezza, reali e percepite, della città. La sicurezza percepita dipende dalla consapevolezza di sapere come reagire, quali comportamenti dover assumere al verificarsi di un evento calamitoso, possibilità alla quale la città dovrebbe essere, però, opportunamente preparata riducendo la vulnerabilità del valore esposto e innalzando la resilienza progressivamente quanto possibile, a partire dalle strutture scolastiche e sanitarie. La sicurezza a fronte di ogni tipo di evento emergenziale, causato da sisma, frane, alluvioni, eventi meteorici di eccezionale severità, ma anche dovuto ad incendi, attacco terroristico o qualunque condizione che causa panico e che può interessare partecipanti a pubbliche manifestazioni all'interno di centri storici o fiere, aree mercato, festival, concerti. L'esperienza dovuta alle conseguenze degli eventi terroristici che si sono verificati in pochi anni, dall'attentato a Parigi alla sede di Charlie Hebdo nel 2015 e poi, lo stesso anno, alla sala concerti Bataclan, a quello al lungomare di Nizza del luglio 2016, a quello a Londra sul ponte di Westminster, alle Ramblas a Barcellona e Cambrils, ma anche a seguito della "trappola" di Piazza San Carlo a Torino del 2017, hanno portato (Circolare 7 giugno 2017 n555/OP/0001991/2017/1 del Capo della Polizia-Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, Ministero degli interni che delinea, "nell'ambito del processo di governo e gestione delle pubbliche manifestazioni, i dispositivi e le misure che garantiscano sia l'incolumità che la sicurezza delle persone".) a "delineare gli strumenti metodologici essenziali per la gestione dell'emergenza, attingendo dalle misure comunemente adottate nel campo antincendio" (Bernardini et al., 2018, p. 55). Quindi il metodo attinge alla pratica antincendio e dimostra che si può e si deve ricercare un metodo complessivo che integri la procedura rispetto ad ogni tipo di rischio, anche legato al mancato rispetto del distanziamento che espone al possibile contagio. Ma ha un ruolo importante anche la sicurezza urbana percepita in tempo "ordinario" per le caratteristiche delle fermate dei mezzi pubblici di mobilità, dei viali, dei percorsi, delle zone opportunamente illuminate quando servono e poi opportunamente oscurate per ridurre l'inquinamento luminoso così diffuso nei centri urbani. La ricerca nell'ambito di più discipline converge nell'intento e si rivolge alla possibilità di concepire, progettare, realizzare e verifi-

care la validità degli spazi urbani che dovrebbero risultare coerenti con un alto livello qualitativo del vivere e idonei a favorire stili di vita sani, felicemente attivi e in piena autonomia in tutte le fasi di vita dei cittadini. Spazi urbani osservati, verificati e ri-progettati per consentire lo scorrere della vita cittadina come se fosse un fluido tra vuoti e pieni, con il minor numero di strozzature possibile, con le alternative necessarie, sapendo prevedere e discernere quegli elementi, quei tessuti, quei comparti urbani "critici" al verificarsi di un possibile turbamento degli equilibri.

Tempi antichi e recenti si incontrano in quel filo di continuità che ammaglia gli studi di urbanistica volti al miglioramento della città e al diritto di godere di quanto essa offre, nella consapevolezza che le forme di alienazioni storicamente attribuite, non solo non le appartengono "per definizione" ma, anzi, ne rappresentano gli errori umani di progettazione, realizzazione, sottovalutazione, uso improprio e incapacità di rettificarne il corso con azioni mirate.

2. CARATTERISTICHE FORMALI E PRESTAZIONALI DEI LUOGHI PRO-BENESSERE

Il benessere urbano presuppone un ambiente idoneo per il complesso delle esigenze fisiche, mentali, relazionali e culturali dell'individuo e della comunità nel suo insieme, pertanto le politiche, le strategie, i piani e i progetti dovrebbero essere basati sul "luogo", in relazione alle sue precipue caratteristiche, tentando di coglierne l'essenza stessa e le possibili ottimali proiezioni. La riflessione metodologica in corso, che attraversa più discipline e diversi contesti di applicazione, tenta di esplicitare i principi e i criteri di riferimento per orientare il piano urbanistico verso modelli urbani più *health-friendly*, anche basandosi su specifiche sperimentazioni di interventi, di progetti urbani, di strumenti operativi e programmatici e sulla valutazione dell'efficacia prestazionale conseguita. Sul tema della rigenerazione sostenibile per spazi pubblici vivibili e salubri si propone una riflessione che sta sostanziando una linea di ricerca appena avviata e che vuole porsi nel confronto disciplinare, a partire dalle caratteristiche formali e prestazionali dei luoghi della città pensati per creare uno spazio vitale pro-benessere, fisico, sociale, culturale. Nelle questioni di forma della città si conferma-

no come valori essenziali l'alternanza delle aree a diversa grana, l'uso e la quantità dello spazio comune, la distribuzione degli spazi aperti, il ruolo degli spazi verdi e delle reti connettive ecologiche urbane, la forma e il benessere climatico (Musco & Fregolent, 2014) dell'organismo urbano. La città del tessuto compatto si presta ad un uso che segue più le logiche del flusso, della direzione vettoriale che a volte richiede separazione tra accessi e vie di deflusso e di questo si dovrà tenere conto nelle progettazioni e nei processi di rigenerazione. Accorgimenti, quindi, che concorrono pienamente con le misure di miglioramento delle condizioni di sicurezza, reali e percepite, della città.

Una prima considerazione è quella che i luoghi pro-benessere non possono che essere luoghi sicuri, con bassa vulnerabilità ai rischi e alta resilienza. Nella terminologia dei piani di emergenza elaborati dalla Protezione civile, per luoghi sicuri si intendono tutti i luoghi che fanno parte del sistema di tutela a favore dell'efficacia di intervento post evento critico. La visione organica urbana è ancora parziale, tanto che i sistemi di percorsi non sono considerati nell'attuale pianificazione dell'emergenza, neppure per le analisi dei luoghi sicuri, o meglio, delle aree d'attesa. Per la Protezione Civile le aree di attesa sono i "luoghi di primissimo ritrovo in cui la popolazione deve dirigersi immediatamente dopo un evento calamitoso" e sono distribuiti e segnalati con apposita cartellonistica all'interno del tessuto urbano, in piazze, slarghi, cortili. Le aree di attesa sicura, servite di allacci luce e acqua, assieme alle Aree di Ammassamento (soccorritori e attrezzature) e alle aree di ricovero (primi insediamenti abitativi di emergenza, risorse idriche, elettriche e fognarie), formano il sistema delle Aree di Emergenza. In queste logiche spesso la visione urbanistica, organica, integrale dei fenomeni, è limitata al punto che si opera alla ricerca, definizione, miglioramento dei luoghi sicuri senza tener in debito conto del sistema dei percorsi che conducono ad essi, e comunque oggi appare più che mai incoerente il mantenere indipendenti la pianificazione della sicurezza dalla pianificazione urbanistica della città. Sembra anche illogico mantenere aree di attesa "congelate" per l'emergenza, questione diffusa soprattutto nelle aree periferiche, quando il progetto della sicurezza in ambito urbano può essere invece inteso come occasione per incrementare la qualità urbana degli spazi comuni vissuti nel quotidiano che in aree ad elevato rischio sismico e ambientale (naturale e culturale) contribuiscono a creare la rete urbana

dei luoghi sicuri. È importante trasformare le "isole sicure", troppo spesso luoghi "accantonati" per l'emergenza, in aree della socialità che innalzino il grado di vivibilità e di qualità urbana. Il tema va oltre la sicurezza dell'edificio che deve rispondere agli accorgimenti antisismici e si rivolge al suo inserimento nell'area urbana che deve garantire luoghi adeguati raggiungibili in sicurezza in caso di calamità, perché non ha senso realizzare "isole" sicure se non possono essere raggiunte "in sicurezza". Ci si riferisce anche ai fenomeni di inondazione, di frana, di dilavamento che accentuano il rischio complessivo e devono essere tenuti in considerazione dai piani di revisione e manutenzione stagionali e annuali che sono parte integrante dei progetti volti alla sicurezza. Il tema della sicurezza urbana e territoriale è da considerare portante anche nell'ambito della riflessione in merito alla valorizzazione delle Aree Interne e nella direzione della riduzione dei rischi a cui è rivolta la legge "salva borghi", la 158/2017, recante *Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni, nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni*. Promuove il Piano Nazionale per la riqualificazione dei piccoli comuni che assicura come priorità la qualificazione e manutenzione del territorio, con interventi volti alla riduzione del rischio idrogeologico e la messa in sicurezza e riqualificazione delle infrastrutture stradali e degli edifici pubblici. Riconosce che "i borghi costituiscono una risorsa a presidio del territorio, soprattutto per le attività di contrasto del dissesto idrogeologico e per le attività di piccola e diffusa manutenzione e tutela dei beni comuni". Promuove la messa a punto di "strategie partecipate e integrate per le aree marginalizzate" per contrastare le disuguaglianze tra aree urbane e aree interne, fra centri e periferie, per offrire nuove opportunità a tutte le aree finora governate da "politiche cieche ai luoghi" (Barca & Luongo, 2020, p. 172). La caduta demografica, l'invecchiamento della popolazione, il patrimonio edilizio e urbano sottoutilizzato, degradato, abbandonato, sono problemi che da tempo riguardano le aree interne, ma adesso la crisi Covid 19 ne ha accentuato il divario (Indovina, 2020), rispetto alle aree urbane, per qualità della vita in termini di accesso alle cure, di abitazioni, di mobilità, problemi resi più acuti per la ricorrente inadeguatezza della copertura digitale (Barca & Luongo, 2020, p. 173). La connessione con il resto del mondo può creare comunità più consapevoli e più colte. Progettare la sicurezza urbana significa anche poten-

ziare il livello culturale della comunità per creare consapevolezza e impegno sul concetto di bene comune e di rispetto per la dotazione patrimoniale in termini di civiltà urbana e del vivere insieme. Educare alla sicurezza significa trasmettere la percezione che i luoghi siano facili da raggiungere e piacevoli da vivere. Significa anche mettere in rete e favorire l'accessibilità delle aree e dei luoghi dove è possibile svolgere attività culturali per agevolare la crescita individuale e collettiva e lo scambio di esperienze. Un investimento sul patrimonio umano e sul senso di cittadinanza richiede un ridisegno della mobilità pubblica verso la *soft mobility* e un ripensamento su tempi e modi di accesso e godimento dei luoghi fondamentali della città. Lavorare in una logica di rete significa, infine, connettere i luoghi significativi per l'identità e la sicurezza urbana e ricercare quel sottile equilibrio

tra l'attività di tutela dei valori storico-architettonici e il processo di rinnovamento e rigenerazione indispensabile al continuo evolversi creativo della città e delle sue parti.

3. UN METODO PER VERIFICARE LA VALIDITÀ DEGLI SPAZI URBANI

Quale grado di corrispondenza esista tra gli spazi urbani esistenti e le esigenze e aspettative degli utenti, riferite anche a quanto favoriscono le sane abitudini, è una questione che comporta necessarie specificazioni. Bisogna in primo luogo tenere in debito conto del campo spesso limitato al proprio dominio di spazio conosciuto dell'utente, e questa condizione può portare alla basilica aspirazione di



Figura 1:

Il sistema delle aree verdi della parte Sud della città di Reggio Calabria. I piccoli parchi, i giardini, i viali alberati costituiscono i primi elementi della potenziale rete permeabile che potrebbe connettere le aree agricole e boscate e, quelle incolte della fascia peri-urbana. Il parco lineare Sud, le aste torrentizie regimentate dei torrenti Calopinace e Sant'Agata, le aree residuali dell'antico Orto Botanico e l'ampia area collinare dell'ex Polveriera rappresentano gli elementi di pregio del connettivo eco-naturalistico. Fonte: E. Stagno, 2020.

quelle che chiamiamo precondizioni di sviluppo, poiché nel mancato soddisfacimento delle stesse è particolarmente faticoso proiettarsi verso altre questioni qualitativamente più raffinate. Nei quartieri periferici dove il funzionamento dei servizi essenziali è carente, in termini di approvvigionamento idrico, di sistema di raccolta dei rifiuti urbani, dell'efficienza dei collegamenti con il resto della città, della possibilità e velocità di connessione digitale, chiamare alla progettazione partecipata le comunità è di scarsa utilità, se non altro per l'estraniamento causato dalla frustrazione di vivere al di sotto dei livelli minimi di urbanità, ma anche per la scarsità di "repertorio" disponibile, utile a concepire ed esprimere aspettative avanzate. Una specificazione va dedicata anche al concetto di qualità dello spazio urbano perché, superando la questione del riconoscere e saper riprodurre spazi di "qualità senza tempo", di per sé imponderabile e comunque riscontrabile quasi esclusivamente

nella città di lungo corso, consolidata, storica e di spiccata identità, nello spazio urbano prevalente, composto da periferie e quartieri di recente costruzione, essa è ancora più difficilmente valutabile, anzi spesso gli spazi urbani interessanti sono quelli che esprimono un linguaggio nuovo, sorprendente, più che di registro noto, ampiamente codificato.

Queste premesse per chiarire la scelta, nell'ambito della ricerca *Criteri e metodi per ripensare i luoghi comunitari pro-benessere delle realtà urbane della Città Metropolitana di Reggio Calabria*, di considerare, come metodo speditivo di prima valutazione degli spazi, quanto i luoghi esprimono durante il giorno, nelle ore serali e notturne, nell'arco delle stagioni. I luoghi non sanno mentire, ad una attenta osservazione dimostrano scarsa vitalità, usi impropri, inidoneità alla sosta ricreativa e contemplativa, mancata ombreggiatura o riparo alle intemperie, espressione di squallore e insicurezza,



Figura 2: La distribuzione dei quartieri di edilizia pubblica realizzati ad opera dell'Ente Edilizio Comunale da Istituti e Enti statali (Iacp, Ina Casa, Gescal e , tra gli anni '60 e '80) e infine quelli realizzati negli anni '90 con il Decreto Reggio, Legge Speciale n. 246/1989. Fonte: M. Praticò e M. Zaccuri, 2020.



Figura 3: I luoghi sicuri della città di Reggio Calabria. Il sistema composto dalle aree di Ammassamento, aree di Ricovero, aree di Attesa, quest'ultime da raccordare e validare rispetto ai percorsi "sicuri" che consentono di raggiungerle e alle porzioni di tessuto urbano, di cui hanno il compito di accogliere gli abitanti insediati. Fonte: a sinistra M. Umbro, 2013; a destra Schede di dettaglio Piano Protezione Civile di Reggio Calabria, 2008, rielaborazione dell'autore.

assenza o incostante manutenzione degli elementi di naturalità. Alla valutazione critica di quello che esprime il luogo per la comunità nella realtà attuale si integra la documentazione del vissuto di quel luogo, delle sue alterne fortune perché nei suoi percorsi storici si potrebbero comprenderne i declini e rintracciare le gemme di una sua rinascita. Il metodo speditivo presuppone letture sintetiche consentite da elevate capacità progettuali, e scrupolosamente documentate da immagini e considerazioni "tracciabili" per nuovi step di lavoro ma, anche, al fine di consentire immediate confutazioni. Un approccio analitico è quello dedicato alla valutazione della corrispondenza tra luoghi, non solo spazi urbani aperti ma anche interi quartieri o porzioni di essi, con le condizioni di salute e le patologie documentate degli insediati. È stato pos-

sibile valutare l'incidenza delle caratteristiche dei luoghi urbani sulle condizioni di salute per Pellaro, uno dei centri urbani della Città Metropolitana di Reggio Calabria (Errigo, 2019). Sono emersi aspetti prevedibili, come la piena corrispondenza tra elevati servizi di quartiere, anche rari, e ottime condizioni di salute e di forma fisica, così come nelle aree più marginali e meno strutturate aumentavano i casi con patologie fisiche e mentali (dati disponibili grazie al protocollo di collaborazione con la Fondazione per la Medicina Solidale). Un esito forse non del tutto scontato ha riguardato le piccole frazioni dove i disagi della marginalità geografica vengono evidentemente compensati dagli effetti salutari del contatto con la natura, con i cicli di vita e con la produzione per l'auto consumo di cibo di provenienza vegetale e animale,

dall'elevato esercizio fisico e da altri fattori imponderabili, si registrano infatti insolite longevità con il mantenimento della vita attiva e in condizioni di ottima salute. L'estensione di queste valutazioni ai quartieri della città di Reggio Calabria e, progressivamente, ai centri dell'ex provincia, l'attuale Città Metropolitana, potrebbero portare a considerazioni di grande utilità per i margini progettuali offerti in chiave pro-benessere.

La ricerca del miglioramento delle caratteristiche dei luoghi che favoriscono l'assunzione di comportamenti utili al benessere dei singoli e della collettività non può prescindere dal concetto di sicurezza ai rischi ambientali e antropici. È fondamentale anche la sicurezza percepita, quella derivata dalla consapevolezza di sapere come reagire, quali comportamenti dover assumere al verificarsi di un evento calamitoso, possibilità alla quale la città deve opportunamente prepararsi riducendo la vulnerabilità del valore contemporaneamente esposto e innalzando la resilienza delle aree urbane progressivamente quanto possibile, a partire da quelle che ospitano le strutture scolastiche, sanitarie e di primo intervento. La ricerca avviata si rivolge ai criteri di concepire, progettare, realizzare e verificare la validità degli spazi urbani, i quali dovrebbero risultare sicuri e coerenti con un buon livello qualitativo del vivere, idonei a favorire stili di vita sani, felicemente attivi e in piena autonomia in tutte le fasi di vita dei cittadini e, al contempo, favorire, riducendo o eliminando ogni ostacolo, il defluire e la rapida e sicura evacuazione (anche in termini di corrette distanze tra le persone), al presentarsi di qualsiasi evento pericoloso.

La validazione dei luoghi, oltre a tener conto dell'*espressività degli spazi* nelle diverse ore del giorno e nelle diverse stagioni dell'anno, dei loro *percorsi storici e identitari* per comprendere se il loro futuro può evocare passati interessanti, della loro *capacità di favorire stili di vita sani* e contribuire a vite longeve, pienamente attive e autosufficienti, ricorre alla *valutazione delle condizioni di sicurezza* dal punto di vista della risposta all'emergenza. Nel caso della città di Reggio Calabria, ad un serio lavoro di ricognizione del 2008 che per il piano dell'emergenza individuava il sistema delle aree di attesa (Figura 1) e che doveva essere il primo passo di un processo di miglioramento progressivo, per tutta una serie di vicende, è stato dato scarso seguito. Si tratta di un sistema di piazze, slarghi, pertinenze di edifici pubblici, cortili di edifici scolastici aperti al pubblico solo in alcune ore della giornata, aree in condizioni di severe penden-

ze, luoghi non sempre idonei ma che, nel corso degli anni, sarebbe stato possibile, e lo è ancora, migliorare morfologicamente, strutturalmente e funzionalmente. Nel lavoro di ricerca in corso si introduce il concetto di validazione rispetto alla popolazione effettiva da evacuare, anche in termini di posizione reale nello spazio fisico cittadino e, soprattutto, dei tempi per raggiungere le aree di attesa e delle criticità del sistema dei percorsi per offrire un ventaglio di soluzioni progettuali volti a ridurre impedimenti e il verificarsi di possibili imprevisti dovuti alla compresenza di rischi.

4. IL LABORATORIO URBANO DI SPERIMENTAZIONE PER REGGIO SUD

Il laboratorio La.Stre del Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica si caratterizza dal metodo prescelto, e mantenuto negli anni, che tende a finalizzare ad un preciso obiettivo di avanzamento della conoscenza le energie provenienti dalle attività di didattica laboratoriale, di ricerca, -con il coinvolgimento delle energie del dottorato- con le energie convergenti delle attività di confronto, disseminazione, guida del territorio e divulgazione degli esiti espressi nell'ambito della Terza Missione. Nella ricerca *Criteri e metodi per ripensare i luoghi comunitari pro-benessere delle realtà urbane della Città Metropolitana di Reggio Calabria* confluisce questa tensione esperienziale che trova i suoi presupposti nell'attenzione verso i quartieri sud della città, che ne rappresentano circa un terzo in termini di superficie e di abitanti insediati. È quella parte di città che nasce nel dopoguerra, attraversata da grandi arterie longitudinali che accoglie numerose realizzazioni di edilizia pubblica residenziale, attuazioni di piani PEEP. In particolare, l'arteria centrale del viale Calabria, che collega il centro città con l'aeroporto, dovrebbe essere oggi, dopo cinquant'anni, riconsapeata nell'essenza perché si affranchi dal ruolo di "scorrimento veloce" e di separazione e estrema pericolosità per divenire una strada urbana a tutti gli effetti. Questa parte di città è geograficamente centrale ma per la scelta di elementi infrastrutturali che si esprimono con un linguaggio "extra urbano", -per la bretella del Calopinace, per il ponte di raccordo con il viale Calabria, per la presenza di "testata" dell'aula Bunker e della grande Stazione dei Carabinieri, lì dove un tempo si trovava l'orto botanico della città- tutto ciò non rende invitante la pedonalità



Figura 4: Gli spazi urbani potenzialmente idonei a rappresentare un rafforzamento della rete degli spazi di relazione e dei nuovi luoghi di attesa in quartieri che ne risultano carenti. Fonte: M. Praticò e M. Zaccuri, 2020.

anche se questi luoghi si trovano a poche centinaia di metri dalla Stazione Centrale. Meriterebbe un impegno dedicato e finalizzato a creare occasioni sistematiche di rigenerazione urbana, con obiettivi di conferimento di senso e di dignità in una logica di sistema perché, pur esistendo brani di qualità, sembra mancare il coinvolgimento del ruolo di tutti i quartieri. La ricerca di come ottenere un rinnovato spazio vitale ha posto alcune domande di base che possono sembrare ovvie tra coloro che si occupano di territorio e di città ma che ancora stentano ad ottenere risposte plausibili nei tentativi di migliorare le condizioni fisiche e le relazioni. Quali criteri, metodi, strumenti e risorse servono per progettare, realizzare e mantenere, una rete connettiva composita tra rete ecologica

urbana, tracce d'acqua, viabilità per la mobilità soft, idonea quindi a conferire un carattere proprio e originale (non mutuato acriticamente dal linguaggio espresso per la parte consolidata della città) per questo importante pezzo urbano e, in generale, per le parti meno "risolte" della città? Potrebbe essere utile per questa somma di quartieri periferici partire dalle loro tracce di vicende, se non di storia urbana, per tendere a far diventare questo pezzo di città un "sistema" compiuto che si esprime con nuovi linguaggi, in un diverso sentire e con nuove regole? Queste parti urbane possono diventare attrattive, anche per il tempo quotidiano e per il tempo libero, per gli abitanti insediati? Possono esserlo anche per gli abitanti delle altre parti di città? Anche chi vive al centro potrebbe

avere interesse a recarsi non solo occasionalmente in questi quartieri periferici? Anche i visitatori della città potrebbero essere richiamati da questi luoghi urbani? Si può pensare ad un richiamo di lunga gittata? Quindi non si pensa ad un "elemento" da visitare (a volte si vedono espedienti di arte urbana a questo scopo) ma piuttosto all'esito sempre mutevole di un esperimento urbanistico che si rinnova ad ogni stagione, che consente di vivere tutta la parte sud come un sistema complesso, da scoprire e percorrere in una esperienza urbana sempre nuova e interessante.

Oggi è in fase di ultimazione un altro grande progetto di cui si è dotata l'Amministrazione, il *Parco urbano lineare Sud*, che si configura come la naturale prosecuzione del *waterfront* e che interessa l'area tra le foci dei torrenti Calopinace e Sant'Agata. È un'ampissima fascia che, in un prossimo futuro, sarà connessa con i quartieri e potrebbe essere raccordata con il parco della collina dell'ex polveriera a monte, contribuendo a risolvere la "cesura" del viale Calabria.

In questa parte di città il concetto di sicurezza diviene sfumato per l'elevata pericolosità in termini di elevatissimi tassi di incidentalità che si verificano ma, anche, per l'assoluta inadeguatezza delle aree di attesa che non sono rispondenti ai requisiti che dovrebbero possedere e risultano comunque mal distribuite, concentrate in alcune aree e del tutto assenti in alcuni quartieri. L'attenzione verso le aree sicure coinvolge anche il grande problema delle aree verdi, della loro progettazione, realizzazione e soprattutto della loro manutenzione. Recentemente alcuni luoghi verdi della città sono stati "riprogettati", pavimentati e trasformati in spazi urbani "duri" con illuminazioni, panchine, tanto nuovo cemento e poco, pochissimo, verde. Anche il destino dei viali alberati appare incerto, la manutenzione di chiome e fusti diviene sempre più approssimativa, gli alberi invecchiano senza che ci sia un programma di rinnovo e di cura sistematica. Va riconosciuto che il mantenimento delle aree verdi nei territori posti a fasce climatiche semi aride, dove non si può confidare sulla pioggia, è impegnativo, anche perché nel tempo sono venuti meno tutti gli accorgimenti utilizzati per la raccolta delle acque e il reimpiego ai fini irrigui e, forse, si è interrotta la ricerca verso lo studio delle prestazioni delle essenze arbustive e arboree in ambito urbano "mediterraneo secco e arido" e verso i protocolli manutentivi più opportuni. Le aree verdi sono quelle più difficili da mantenere in pieno decoro al variare delle stagioni, con

penuria di risorse idriche e con il venir meno di squadre di specifici addetti competenti e disposti a tramandare agli apprendisti i metodi, i criteri e i calendari di attività. Questo è uno degli aspetti più interessanti da affrontare nella ricerca di criteri, metodi e soluzioni per la creazione di una rete ecologica urbana che punti ad una realizzazione sperimentale con il coinvolgimento delle competenze del Dipartimento di Agraria e delle forze più attive sul territorio, con l'obiettivo di creare nuovi paesaggi urbani per mettere "a sistema" quelli che oggi sembrano frammenti urbani e osservare e garantirne la vita botanica e sociale. Nell'affrontare questo tema vengono coinvolti gli aspetti legati alla mobilità, all'accessibilità, alla connessione dei principali luoghi di relazione, al raccordo con il resto della città e con i servizi principali, alla formalizzazione delle superfici e dei volumi degli elementi di naturalità in ambito urbano. La ricerca di come ottenere nuove connessioni coinvolge le attività della Terza Missione e tende a costruire principi, criteri, progetti, realizzazioni per focalizzare ciò che è il processo, la manutenzione, gli atti di retroazione, la validazione trimestrale, annuale, biennale che possa attestare la vitalità degli spazi, di questo sistema complesso che connette vie, percorsi, slarghi, cortili, aree libere tra verde e linguaggi urbani idonei a creare e mantenere, nuovi, interessanti paesaggi urbani.

5. CONCLUSIONI E PROSPETTIVE PER UNA NUOVA VISIONE DI "SPAZIO VITALE"

Nel coniugare quindi questa nuova visione di "spazio vitale" dell'essere umano può essere utile richiamare e riverificare, integrandone una prevalutazione degli effetti, l'insieme dei principi che via via sono maturati nell'ambito della prevenzione dei rischi dovuti a sisma, calamità, incidenti, al verificarsi di tutte quelle occasioni in cui è necessario far defluire, evacuare in sicurezza, grandi quantità di persone. Un nuovo modo di concepire lo spazio vitale pro-benessere potrà attingere, nei criteri e nei metodi, anche dal corpus delle misure messe a punto per conseguire un idoneo comfort climatico dell'ambiente urbano, con l'integrazione della valutazione del sistema prestazionale della rete ecologica urbana per migliorare la presenza di autentica naturalità delle città. Un campo di sperimentazioni che potrebbe trovare spazio di ricer-



Figura 5: Ipotesi di coerenza tra densità abitativa, quantità e qualità dei servizi, spazi di relazione e luoghi sicuri verificati nelle sottounità urbane dei quartieri. Fonte: M. Praticò e M. Zaccuri, 2020.

ca da una rinnovata attenzione verso l'offerta di quartieri di edilizia residenziale pubblica, in altri periodi storici occasione di veri laboratori di progettazione, realizzazione, osservazione degli esiti. Da questo universo di interrelazioni emergono, in alleanza all'obiettivo di innalzare il grado di sicurezza della città e a favorire stili di vita pro-benessere, due campi d'azione di particolare rilevanza per la ricerca di forme e funzioni per un organismo urbano resiliente, finalizzati ad organizzare forme di mobilità sostenibile coerenti con il pieno godimento degli spazi comuni della città e a conseguire un efficace comfort climatico in ambiente urbano. La ricerca di forme di mobilità sostenibile presuppone l'integrazione di efficienti sistemi di trasporto pubblico e di quella mobilità pedonale idonea a vivere appieno la città, le sue strade, i luoghi di sosta, le aree verdi, i segreti urbani, i piccoli particolari, gli elementi decorativi, le piazze, gli slarghi. La mobilità pedonale e ciclabile presuppone una progettualità integrata al sistema della distribuzione delle principali funzioni pubbliche, scolastiche, sanitarie, sociali, culturali, e alle offerte artistiche, musicali e teatrali. Il sistema della mobilità

assume pieno significato se calibrato e progettato in funzione di una accessibilità soddisfacente che agevoli le attività quotidiane, sostenuta da una organizzazione dei tempi della città da sperimentare e sottoporre a continue verifiche di rispondenza, in funzione degli orari del giorno, delle stagioni e dei cicli delle principali attività scolastiche, sanitarie, commerciali e di eventi ricorrenti.

La messa a punto di misure tese a conseguire un idoneo comfort climatico dell'ambiente urbano richiede un insieme di saperi antichi e innovativi per affinare la capacità di correlare il ruolo della rete ecologica urbana, con l'implementazione della presenza dell'acqua in città, anche al fine di equilibrare le funzioni drenanti delle superfici e i nuovi sistemi di separazione e di raccolta delle acque bianche e nere.

Non ultimo la possibilità di offrire stanze urbane e percorsi interessanti e che rendano piacevole e sorprendente il vivere in città per attraversamenti e soste che consentano una socialità tipica degli spazi di incontro ma anche il silenzio, la riflessione e la contemplazione dei piccoli rifugi urbani con valore artistico-naturalistico ma, soprattutto, di

mitigazione delle eventuali isole di calore. La sperimentazione attraverso i laboratori, in particolare quelli universitari in grado di connettere le energie della Prima, Seconda e Terza Missione, come il La.Stre, può essere il segreto per offrire un contributo al ciclo completo del processo: dall'ideazione, passando dalla progettazione condivisa, dal confronto, dal processo realizzativo con scelte quanto più possibile reversibili, fino all'osservazione degli esiti, nel congruo periodo di tempo, per introdurre continue correzioni e reinterpretazioni

dei fenomeni. Un accompagnamento all'evolversi della città, nella consapevolezza che si contribuisce ad un processo senza fine e che consente "avvicinamenti" verso soluzioni non definitive, che possono essere considerate soddisfacenti per un certo periodo di tempo, in un approccio possibilista e di confronto culturale nella consapevolezza che la città e i temi urbani, più che giudizi e certezze assolute, richiedono osservazione, capacità di discernimento, deduzioni, interpretazioni e azioni sperimentali correttive e possibili retroazioni.

REFERENCES

- Asvis, Urban@it (2017). L'Agenda urbana per lo sviluppo sostenibile. Obiettivi e proposte. <https://asvis.it/public/asvis/files/AgendaUrbana.pdf>. Last accessed 2020/01/07.
- Barca, F., & Luongo, P. (Eds.). (2020). *Un futuro più giusto: rabbia, conflitto e giustizia sociale*. Bologna, IT: Il Mulino.
- Barton, H., & Grant, M. (2013). Urban planning for healthy cities. *Journal of urban health*, 90(1), 129-141. doi: 10.1007/s11524-011-9649-3
- Bernardini, G., Quagliarini, E., & D'Orazio, M. (2018). *Strumenti per la gestione dell'emergenza nei centri storici*. Roma, IT: EdicomEdizioni.
- Coppola, L., Ripamonti, E., Cereda, D., Gelmi, G., Pirrone, L., & Rebecchi, A. (2016). La prevenzione della sedentarietà nel Piano regionale della prevenzione lombardo 2015-2018: una strategia intersettoriale per lo sviluppo di programmi evidence-based. *Epidemiologia & Prevenzione* 40(3-4), 243-48. doi: 10.19191/EP16.3-4.P243.091
- Di Biagi, P. (2009). *Città pubbliche. Linee guida per la riqualificazione urbana*. Milano, IT: Bruno Mondadori.
- Edwards, P., & Tsouros, A. D. (2008). *A healthy city is an active city: a physical activity planning guide*. Copenhagen, DK: World Health Organization.
- Errigo, A. (2019). *Fostering neighbourhood advantage for health. Implications and guidelines for urban regeneration*. International Doctorate program. Urban Regeneration and Economic Development (URED). Tutor Caserta C., Fondazione per la medicina Solidale, Pellaro Reggio Calabria e Fallanca C. Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica (PAU). Università degli Studi Mediterranea. Reggio Calabria, IT.
- Fallanca, C. (Ed.) (2013). *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli di mobilità sostenibile*. Reggio Calabria, IT: Iiriti Editore.
- Fallanca, C. (2016). *Gli dèi della città. Progettare un nuovo umanesimo: Progettare un nuovo umanesimo*. Milano, IT: FrancoAngeli.
- Fallanca, C. (2019). Didattica, ricerca e terza missione per lo sviluppo sostenibile delle città, delle comunità, del territorio. *ArchistoR*, 6(12), 426-437.
- Farinella, R., & Dorato, E. (2017). Paesaggi di margine e forme di vuoto. Percorsi per la costruzione della città attiva. *Ri-Vista*, 15(1), 122-137.
- Fehr, R., & Capolongo, S. (2016). Promozione della salute nei contesti urbani: l'approccio urban health. *Epidemiologia & Prevenzione*, 40(3-4), 151-152. doi: 10.19191/EP16.3-4.P151.080
- Greater London Authority. A guide to the Healthy Streets Approach. <https://www.gov.uk/government/publications/spatial-planning-for-health-evidence-review>. Last accessed 2019/12/28.
- Healthy street website. <https://healthystreets.com/home/lucysaunders/about-lucy-saunders/>. Last accessed 2019/12/28.
- Indovina, F. (2020). La città dopo il coronavirus. *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 128(2), 5-10.
- Marmot, M. (2016). La salute diseguale. *La sfida di un mondo ingiusto*. Roma, IT: Il pensiero scientifico.
- Maspoli, R. (2018). Smart, health city, spazio pubblico e diabete. *J AMD*, 21(1), 57-62.
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (2018) Comitato per lo Sviluppo del Verde, Strategia Nazionale del Verde Urbano "Foreste urbane resilienti ed eterogenee per la salute ed il benessere dei cittadini.
- Musco, F., & Fregolent, L. (2014). *Pianificazione urbanistica e clima urbano. Manuale per la riduzione dei fenomeni di isola di calore urbano*. Padova, IT: Il Poligrafico.

- Naylor, C., & Buck, D. (2018). *The role of cities in improving population health. International insights*. London, UK: The King's Fund.
- Nottinghamshire County Council, Nottinghamshire Spatial Planning and health framework 2019-2022, <https://www.nottinghamshire.gov.uk/media/2321754/notts-spatial-planning-health-framework.pdf>. Last accessed 2020/01/12
- World Health Organization. (2017). Shanghai declaration on promoting health in the 2030 Agenda for Sustainable Development. *Health promotion international*, 32(1), 7-8. doi: 10.1093/heapro/daw103
- Public health England (2017). Spatial Planning for Health. An evidence resource for planning and designing healthier places. London, UK: PHE Publication. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/729727/spatial_planning_for_health.pdf. Last accessed 2019/12/22
- Rosa, William, a c. di. «Transforming Our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development». In *A New Era in Global Health*. New York, US: Springer Publishing Company, 2017. doi: 10.1891/9780826190123.ap02
- Tosi, M.C., & Munarin, S. (2011). *Officina Welfare Space, Spazi del welfare. Esperienze, luoghi, pratiche*. Macerata, IT: Quodlibet.
- UN UN-Habitat (2016). MEASUREMENT OF CITY PROSPERITY Methodology and Metadata. <https://cpi.unhabitat.org/sites/default/files/resources/CPI%20METADATA.2016.pdf>. Last accessed 2020/01/12
- United Nations Human Settlements Programme (UN-HABITAT). State of the World's Cities Report 2012/2013: Prosperity of Cities. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/745habitat.pdf>. Last accessed 2020/01/11