

## Spazi pubblici sostenibili, città sana, felicità urbana

Marichela Sepe  
**Introduzione**

Livability and happiness of places - and in particular of public spaces - are given by many factors which are in turn influenced by a variety of tangible and intangible elements concerning the area in question and its surrounding (Appleyard 1981; Friedmann 2010; Madanipour 2003; Porteous 1977; Gehl 2010; Kyttä; 2015; Taylor et al 1998).

Indeed, the definition of urban livability and happiness are strongly interwoven with social, environmental, economic, philosophical studies and, according with the quick transformation of lifestyles, needs and habits, the definition is in continuous change. On the other hand the definition looks to be similar to that used for defining well-being, quality of life, health and, in a certain sense, sustainability. Urban livability and happiness could be defined as a character which gives to the place a positive perception in people who live it and which induces them to spend long time there and/or to live there again the same experience (Sepe 2013; 2017). Although theories agree on the benefits that people derive from these factors, it is not easy to assume and demonstrate that these improve livability, happiness and than health (AAVV 2017; Ballas 2013; Burton 2015; Crappsley, 2017; Montgomery 1998, 2013; Burns 2005; Evans et al 2011; Florida et al 2013).

As Lucy Saunders (2017) asserts, air pollution, social connectedness, mental wellbeing, road danger, noise and physical activity can impact on our health and it is important to implement good practice in urban design in order to introduce these elements in the

planning. (Kyttä 2015; Saunders 2017; Wang, Shenjing, 2016).

Furthermore, Layla McCay (2017) explains that “city living can decrease access to nature, reduce regular exercise, and separate people who move to the city from their social networks of friends and family without building new strong networks; cities can reduce leisure time, privacy and security, and through a combination of crowding, light and noise can even impact sleep. The cumulative effect can be an increased risk of mental health problems, many of which could be partially addressed by smarter urban design”. These are only some issues, but what is important is not only the identification of the factors but also to understand how to address them at different scales. As regards air pollution and road danger, one of the factors is constituted by a car-centric urban realm “which can cause health inequalities with the most disadvantaged people”. An urban design which takes into account the needs of people in decision-making can reduce these inequalities.

As Saunders (2017) illustrates, there are ten indicators of street environments which can contribute to create healthy and happy places: “pedestrians from all walks of life”, “people choose to walk and cycle”, “clean air”, “people feel relaxed”, “things to see and do”, “people feel safe”, “not too noisy”, “places to stop”, “shade and shelter”, “easy to cross”. “The ultimate aim is to create environments in which everybody is able to participate in public life and where the healthiest and most environmentally friendly choices are

the first choice”. Indeed, as many studies report, “urban planning and design can help to mitigate risk factors and to contribute to better mental health and happiness in the city”. Factors as “green place, active place, pro-social place and safe place (...) can facilitate innovative thinking (...) and promote better mental health and wellbeing”. (McCay 2017). The healthy approach to urban design has been studied in particular in relation to street design as well. As Richard Crappsley reports (2017), “Streets are the main components of cities public realm, and the part we use daily. They are also a significant proportion of total land area (...). Taking a complete or healthy approach to street design means maximising the public good that can be achieved from the infrastructure”.

Some of the factors which have been identified by Crappsley include: “Reallocating road space away from vehicles” and then create more space for walk and cycle lanes, maintaining contemporaneously the space for public transport; “pedestrian facilities of excellent functionality” and then create places for people of all ages, well designed spaces with suitable width and not uncluttered by different kinds of obstructions; “Bicycle infrastructure that supports safe and comfortable cycling” and then lanes with separation and protection by busier car lanes; “Slowing traffic using design elements” including visual elements which encourage slow driving and create both comfortable and safe streets; “Greening” using plants or trees to better mitigate both rainy and hot weather; “On-street activity” with spaces for formal and formal interaction between people; “Safety and security measures” capable to dissuade crimes; “Comfort for all” with the reduction of traffic noise, spaces to stop and different seating for different needs; “Equitable access”, and then making spaces available for all people regardless by their characteristics.

All these issues are central in the questions related to urban livability, happiness and healthy and, from a wider point of view, in sustainability.

## References

- AAVV (2017). Health and Urban Design. *Urban Design Group Journal*, 142, 12-39
- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. Berkeley: University of California Press
- Ballas, D. (2013). What makes a ‘happy city’?. *Cities* 32, 539–550
- Burns, G. W. (2005). Naturally happy, naturally healthy: The role of natural environment in well-being. In F. A. Huppert, N. Baylis, and B. Keverne eds. *The science of well-being*. New York: Oxford University Press
- Burton, L. (2015). Mental well-being. In H. Barton, S. Thompson, S. Burgess, M. Grant (Eds) *The Routledge Handbook for Health and Well-Being*. London: Routledge
- Crappsley, R. (2017). *Designing Streets for Good Health: Now and in the Future*, Urban Design Group Journal, 143, 10-11
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2010). *Public places-Urban spaces*. Oxford: Architectural Press
- Evans, B., McDonald, F., Rudlin, D. (2011). *Urban Identity. Learning from Place*. London, New York: Routledge
- Florida, R., Mellander C., Rentfrow, P.J. (2013). *The happiness of Cities*, *Regional Studies*, 47, 613-627
- Friedmann, J. (2010). Place and Place-Making in Cities: A Global Perspective, *Planning Theory & Practice*, 11 (2) 149-165
- Gehl, J. (2010). *Cities For people*, Washington: Island Press
- Madanipour, A. (2003). *Public and Private Spaces of the City*, London, New York: Routledge
- Kytä, M. et Al. (2015). Urban happiness: context-sensitive study of the social sustainability of urban settings, *Environment and Planning B*, 43(1), 34-57
- McCay, L. (2017). Designing Mental Health into Cities, *Urban Design Group Journal*, 142, 25-27
- Montgomery, J. (1998). Making a City: Urbanity, Vitality and urban Design, *Journal of Urban Design*, 3, 93-116
- Montgomery, C. (2013). *Happy City*. London: Penguin
- Saunders, L. (2017). *Healthy Streets*, Urban Design Group Journal, 142, 35-36
- Sepe, M. (2013). *Planning and Place in the City. Mapping Place Identity*, London, New York: Routledge
- Sepe, M. (2017). The Role Of Public Space To Achieve Urban Happiness, *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 2 (4) 724-733.
- Taylor, A. F., Kuo, F. E., Sullivan, W. C. (1998). Growing up in the inner city: Green spaces as places to grow, *Environmental Behavior* 30 (1) 3-27.
- Wang, D., Shenjing, H. (eds.) (2016). *Mobility, Sociability and Well-being of Urban Living*. Heidelberg: Springer
- Zelinka, A., Brennan, D. (2001). *Safescape, Creating Safer, More Livable*

*Communities Though Planning and Design*. Chicago: Planner Press APA

- Zidansek, A. (2007). Sustainable development and happiness in nations, *Energy*, 32 (6) 891-897

# Sistema tramviario di Palermo: sicurezza e qualità degli spazi pubblici

Giuseppe Abbate, Ferdinando Corriere

## Introduzione\*

A Palermo con l'approvazione, nel 2002, del "Piano Integrato per il Trasporto Pubblico", si è dato avvio alla realizzazione di diverse opere finalizzate a migliorare il servizio pubblico di trasporto urbano che in un futuro ormai prossimo rivoluzioneranno la connessione tra le diverse parti della città. In particolare, il contributo intende soffermarsi su alcuni aspetti riguardanti il Sistema tram di Palermo, di cui, recentemente, sono già state realizzate le prime quattro linee ed è volontà dell'Amministrazione comunale di dotare la città di ulteriori tratte in tempi brevi. Da un'analisi del sistema tramviario di Palermo appare chiaro che, pur presentando alcuni vantaggi dal punto di vista trasportistico, mostra non pochi elementi di conflitto con la vivibilità e la qualità degli spazi pubblici coinvolti. Anche dal punto di vista della sicurezza il sistema adottato presenta alcune criticità dovute alla bassa entità dei coefficienti di aderenza tra cerchione e rotaia e, quindi, agli elevati spazi di arresto. Sarebbe stato possibile, invece, l'impiego di soluzioni innovative e più efficienti, nonché di minore impatto sul paesaggio urbano e in particolare sugli spazi aperti coinvolti, adottando delle proposte alternative già in uso in altri contesti urbani. Tenuto conto che il Comune di Palermo nel mese di aprile 2017 ha approvato la delibera che definisce l'iter e le modalità di realizzazione di nuove linee del Sistema tram che serviranno la città lungo tre nuove direttrici (dalla stazione centrale al quartiere ZEN e Mondello; verso il quartiere di Bonagia; lungo la costa) e ha pubblicato successivamente un bando che, attraverso un concorso internazionale, permetterà di giungere alla redazione del progetto finale, il contributo diventa anche occasione per offrire spunti di riflessione che possano servire a orientare scelte e proposte progettuali future.

## L'evoluzione del trasporto pubblico a Palermo

Il servizio di trasporto pubblico nasce a Pa-

lermo nel 1878 con l'inaugurazione delle prime quattro linee di "Tramways a cavalli" (piazza Marina-Acquasanta; piazza Marina-Noce; piazza Marina-Sampolo e piazza Bologni-Mezzomonreale), gestite dalla Società Sicula Tramways e Omnibus (SSTO), che utilizzavano vetture trainate da cavalli con guida vincolata da rotaie. Tra il 1879 e il 1880 entrano in esercizio altre quattro linee (Porta Carini-Molo; Piazza Bologni-Porrizzi; piazza Indipendenza-Noce e piazza Indipendenza-piazza Marina). Contemporaneamente all'attivazione delle prime linee di Tramways a cavalli è avviato anche un primo esperimento di servizio pubblico con vetture trainate da cavalli ma senza guida vincolata da binari. Tale tipologia di servizio che entra a regime nel 1887, permetteva un'elevata elasticità operativa e un minor costo di realizzazione e quindi l'utilizzo in quelle sedi viarie dove per vari motivi non era tecnicamente possibile ed economicamente conveniente installare linee tramviarie con rotaie. Tra il 1898 e il 1901 vengono sostituite nove linee esistenti trainate da cavalli con linee tramviarie elettriche che si muovono su rotaie a gola tipo Phoenix (per strade lastricate), e viene inoltre inaugurata una nuova linea a trazione elettrica per collegare Palermo e Monreale. Nel 1912, nell'ambito dei lavori per trasformare l'intera zona di Mondello in una stazione balneare da parte di una società belga (Les Tramways de Palerme), vengono realizzate nuove linee tramviarie a trazione elettrica per il collegamento della città con la spiaggia di Mondello.

Alle soglie del primo conflitto mondiale Palermo, per l'estensione della sua rete tramviaria, si colloca ai primi posti tra le città italiane dotate di infrastrutture per il trasporto pubblico ma la crisi economica degli anni successivi alla guerra vede le due società che gestivano il servizio di trasporto pubblico, la SSTO e Les Tramways de Palerme, in gravi difficoltà economiche che si ripercuotono sulla qualità dei servizi offerti. Nel 1929 le due società vengono accorpate sotto un'unica proprietà dell'Unione Trazione Elettrica e Trasporti della Sicilia (UTETS) che procede, attraverso un piano di riordino, ad una razionalizzazione complessiva delle reti. A partire dal 1922 il Comune, attraverso apposite convenzioni con licenze semestrali concesse ad alcune ditte, consente che la rete delle linee tramviarie venga affiancata da nuove linee

servite da autobus. Tra le diverse ditte che si contendono la gestione delle nuove linee si impone, per disponibilità di capitali e patrimonio di vetture, la Società Anonima Industria Autobus (SAIA), costituita nel 1928.

Nei primi anni Trenta, UTETS e SAIA gestiscono il trasporto pubblico dell'intero territorio comunale di Palermo, amministrando rispettivamente 120 km di rete con 19 linee tramviarie e 113 km di percorsi con 14 linee di autobus.

Nel 1933 la UTETS muta il suo nome in "Tranvie di Palermo". Lo stato di obsolescenza in cui si trovano gli impianti e il materiale rotabile, convince i vertici della società a trasformare la rete tramviaria esistente in una rete filoviaria più efficiente e funzionale e nel 1939 stipulano un'apposita convenzione con il Comune. La prima linea viene inaugurata nel 1940 e la società prosegue la conversione delle linee che, pur rallentata a causa dell'inizio della seconda guerra mondiale, viene completata nel 1946.

Nel 1960 Palermo è dotata della rete filoviaria più estesa tra le città italiane (147 km circa) e conserva questo suo primato fino a quando la UTETS viene commissariata nel luglio 1963. La nuova "Azienda Municipalizzata Autotrasporti" (AMAT), che ne acquisisce i beni nel 1964, per ragioni di mercato, prende la decisione di sostituire l'intera rete filoviaria con nuove linee di autobus che entrano a regime nel 1966.

## Il ritorno al Tram

In seguito all'emanazione della legge n. 211 del 1992 "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa", che concedeva agli enti locali cospicui finanziamenti per la realizzazione di nuove infrastrutture, l'Amministrazione Comunale di Palermo e l'Amministrazione della Provincia regionale di Palermo, non consultandosi reciprocamente, predispongono due diverse proposte progettuali che affidano il trasporto pubblico di massa della città di Palermo al tram, la prima, e alla metropolitana, la seconda.

Su quale sistema di trasporto rapido sia più adatto alla conformazione urbanistica della città si apre un dibattito pubblico che porta il Comune di Palermo e la Provincia regionale a nominare rispettivamente due esperti, i proff. F. Corriere e G. Jaforte, per valutare oggettivamente la realizzazione dei due sistemi di trasporto. Sulla base dei rilevamenti

di traffico allora disponibili e tenuto conto dell'elevata domanda di trasporto, la realizzazione di linee tranviarie nella zona centrale della città non risulta praticabile, mentre appare decisamente attuabile nelle zone periferiche con più bassa domanda di trasporto e con minori difficoltà ad intervenire sulla rete viaria. Sulla base di questo parere, la Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo, nel novembre 1996, predispose un progetto preliminare per la realizzazione di tre linee: la prima linea dalla Stazione centrale a Roccella, sull'asse del Corso dei Mille; la seconda dalla Stazione Notarbartolo a Borgo Nuovo, sull'asse di via Leonardo da Vinci; la terza da piazza Indipendenza alla Rocca, sull'asse di corso Calatafimi. Il CIPE con delibera del 30 gennaio 1997, ammette al finanziamento il progetto delle predette linee tranviarie.

Con delibera n. 205 del 1997 il Consiglio comunale approva la modifica del Regolamento Speciale dell'Azienda Municipalizzata Autotrasporti dando a quest'ultima la competenza per quanto attiene la progettazione e l'esecuzione delle linee tranviarie.

In seguito all'osservazione del Genio Civile che reputa la carreggiata di Corso Calatafimi inadeguata ad essere parzialmente occupata dalla terza linea tramviaria e invita la Ripartizione Urbanistica a verificarne la fattibilità o a proporre una soluzione alternativa, il percorso della linea 3 viene ripensato come collegamento tra il quartiere San Giovanni Apostolo (CEP) e la Stazione Notarbartolo (linea 3a) e, attraverso una diramazione lungo l'asse della circonvallazione, tra piazza Einstein e lo svincolo di corso Calatafimi (linea 3b).

La gara d'appalto per tutte le tre linee del sistema tram è stata aggiudicata nel dicembre 2005 a un'associazione temporanea di imprese.

Il costo complessivo dell'opera è stato di 234,9 milioni di euro (192 per i lavori, il resto per oneri e spese). Il finanziamento proviene da fondi statali, da un mutuo che l'amministrazione comunale ha richiesto alla Banca Europea degli Investimenti e da una quota messa a disposizione dall'AMAT, l'azienda che cura il trasporto urbano per conto del Comune e che, nel caso specifico, svolge le funzioni di stazione appaltante.

Le quattro linee, realizzate tutte su corsie protette, separate da apposite barriere da quelle stradali, sono entrate in funzione nel dicembre 2015. L'attuale sviluppo delle linee

è di circa 15 chilometri con quasi 40 fermate (in media una ogni 400 metri). I convogli utilizzati sono i "Flexity", commissionati alla Bombardier, con una disponibilità di 250 posti (62 dei quali a sedere).

### **L'attuale sistema tramviario di Palermo**

Nel 2007, sul n. 3 del Bollettino dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Palermo, compariva un articolo dal titolo "Il piano integrato per il trasporto pubblico a Palermo". Si era alla vigilia dell'inizio dei lavori per la realizzazione delle tre linee tranviarie facenti parte del Piano integrato e poi completate ed inaugurate nel dicembre 2015.

In tale articolo tra l'altro si leggeva: "In questa sede non intendiamo entrare nel merito delle scelte operate, che richiederebbe un approfondimento che va ben oltre lo spazio disponibile nel Bollettino. Sono, infatti, ancora vive le polemiche circa l'adozione di uno schema tramviario su rotaie, preferito a quello che sembrerebbe l'attuale tendenza di un sistema con vetture su gomma, libere dai binari ed ancora si discute circa le priorità dell'intervento, su quale sia la logica di creare il sistema di mobilità tra la periferia e le stazioni di interscambio quando, ancora, il sistema più importante, quello centrale, della metropolitana e del completamento dell'anello ferroviario non sono, nemmeno, in progetto. [...] Ci chiediamo, dunque, sinceramente senza spirito di polemica, se i vantaggi che deriveranno alla cittadinanza, allorquando il sistema potrà essere considerato a regime saranno tali da far dimenticare i disagi e le ferite necessariamente inferte al mondo delle attività commerciali ed all'economia ad esse collegate. Ci chiediamo ancora se la realizzazione della rete tramviaria costituisce una priorità nella realizzazione del Piano o se diverrà un'inutile, indelebile, ferita qualora le altre opere non venissero, contestualmente, realizzate o se il progetto esecutivo, commissionato al consorzio appaltante, indicherà significative modifiche ed ulteriori tempi. Più in concreto, ci chiediamo se le stazioni di interscambio, in realtà, non costituiranno dei punti morti di arrivo dai quali l'ipotetico viaggiatore, che dalla periferia intende raggiungere il centro, dovrà muoversi sfruttando le linee urbane in un traffico sempre più caotico" (Bertuglia, Di Dio, 2007).

Ebbene oggi, a circa dieci anni di distanza, le corrette e profetiche osservazioni e perplessità elencate nel citato articolo sembrano essere ancora più attuali ed, anzi, ancora più veritiere stante la reale sperimentazione di quanto ha prodotto nella città di Palermo la adozione e realizzazione del sistema tramviario così come prefigurata nel "Piano Integrato" e la contemporanea non realizzazione della metropolitana automatica leggera (MAL) lungo l'asse centrale della città.

In aggiunta a tutto questo oggi lo Schema di massima del nuovo PRG prevede in maniera disinvolta la realizzazione di altre linee tranviarie anche lungo l'asse centrale (Via Roma e Via Libertà) proseguendo nello scempio già in parte realizzato a carico della città.

È vero che il tram viene ancora oggi utilizzato in molte città europee ma la tendenza attuale è quella di utilizzare tecnologie più innovative. Va, inoltre, sottolineato che ogni scelta può essere più o meno adeguata a seconda della realtà e nel contesto urbano in cui si inserisce. Questo perché ogni realtà ha sue specifiche caratteristiche urbanistico-territoriali e non esiste un modello che vada bene per ogni situazione.

Nel sistema adottato a Palermo c'è una forte intrusione visiva con le palificazioni per l'alimentazione elettrica e con lunghi spazi di frenatura dovuti alla bassa aderenza fra cerchione e rotaia. Oggi esistono sistemi più innovativi come, ad esempio, lo "Stream" (Sistema di trasporto elettrico ad attrazione magnetica) o il "Translohr" (di prossimo esercizio a Padova, Venezia e L'Aquila). In questi sistemi non si usano più i binari, ma una canalina a terra da cui un captatore ubicato al di sotto del convoglio trae la sua alimentazione. Inoltre il mezzo è gommato e può lasciare il binario virtuale e percorrere fuori linea alcune decine di chilometri fino a raggiungere il deposito o le officine. Il tutto a zero emissioni. Esistono inoltre oggi sistemi ancora più flessibili, versatili ed economici per il trasporto urbano di superficie (Sistemi TRB). Il costo di realizzazione e di esercizio di questi sistemi è mediamente di circa il 60% più basso di quello del tram tradizionale (Tab.1).

Fatto 100 il costo del tram tradizionale si evidenziano, a parità di capacità di trasporto, le percentuali di costo (sia del veicolo che dell'infrastruttura) relative agli altri sistemi di trasporto di superficie. Si evidenzia che il

	Coefficiente di vincolo (forza tangenziale minima per sviare la vettura)	Costo veicolo	Costo Infrastruttura
BUS TRADIZIONALE	1	18,8	23,3
FILOBUS	4	25,0	30,8
CIVIS	19	29,2	44,4
STREAM	28	31,3	39,5
PHILEAS	31	33,3	32,8
TVR	52	55,2	74,4
TRANSLOHR	67	57,7	86,2
O-BAHN	88	28,1	54,6
TRAM TRADIZIONALE	100	100,0	100,0

Tabella 1 – Per tutte le tipologie si è fatto riferimento a un veicolo a doppia cassa da 18 m. Fonte: Spinosa A. (2010), Sistemi di trasporto su gomma a via guidata, Cityrailways, Roma.



Figura 1 – Un'immagine della linea tramviaria in via Leonardo da Vinci a Palermo. Foto di G. Abbate

sistema di gran lunga più economico è il bus tradizionale che, posto su una bus-via riservata, può acquisire prestazioni in termini di frequenza e velocità molto superiori a quelle del tram tradizionale. In altri termini con un onere di investimento pari ad appena il 20% circa di quello del tram tradizionale si potrebbero realizzare delle linee del tipo BRT (Bus Rapid Transit) molto più efficaci ed economiche delle tramvie tradizionali.

Ancora i costi di esercizio di un sistema di bus di superficie è incomparabilmente più ridotto rispetto a quello del tram. Si ritiene che anche questa circostanza sia stata largamente sperimentata dall'Amministrazione comunale di Palermo già in questa prima fase di esercizio delle linee tramviarie.

Infine l'adozione di sistemi di trasporto a guida vincolata, come quello adottato dai tram di Palermo, avrebbe richiesto uno studio molto attento sulla base di quelle che tecnicamente si chiamano "matrici di domanda"

ovvero il numero di spostamenti richiesti su ciascuna relazione origine-destinazione. Infatti, ad effetto dell'elevato coefficiente di vincolo del mezzo, non risulta possibile variare l'itinerario o il percorso che è definitivamente legato all'andamento della linea, ciò sottintende, implicitamente, anche una invariabilità nel tempo dei percorsi anche in presenza di consistenti variazioni nella domanda dovuta ad esempio a mutamenti nelle localizzazioni residenziali o produttive; in un sistema BRT, invece, vi è una elevata flessibilità nell'utilizzo del mezzo su percorsi alternativi.

Si ritiene inoltre che le Amministrazioni comunali, a fronte dell'ampia disamina dei dati tecnici, economici e di prestazione dei sistemi di superficie appena elencati dovrebbero prendere piena consapevolezza prima di "promuovere" l'adozione di un sistema rispetto ad un altro alternativo anche per non rispondere dinanzi alla comunità di un

inutile spreco di risorse a fronte di un complessivo ulteriore decadimento delle generali condizioni di sostenibilità economica ed ambientale della mobilità urbana.

Un'ultima notazione sulla MAL (Metropolitana Automatica Leggera): l'esperienza di altre città di medie dimensioni dimostra che, sia pure a fronte degli elevati oneri di investimento iniziale (valutabili in circa 70 ML/Km pari a circa tre volte quelli del tram di superficie), è possibile realizzare notevoli economie nella gestione e nell'esercizio, al punto che in alcune città francesi (Lille, Lione, etc. che da decenni hanno sperimentato tale sistema) la vendita dei titoli di viaggio riesce a coprirne i costi e, nel lungo periodo, sarebbe anche possibile ammortizzare i costi di investimento iniziale.

### I futuri sviluppi

Rispetto a quanto previsto nel Piano Integrato per il Trasporto Pubblico del 2002, le recenti scelte operate dall'Amministrazione comunale di Palermo sembrano volere affidare prioritariamente al sistema tram il trasporto rapido di massa della città. Quanto affermato trova riscontro nelle previsioni relative alla mobilità dello Schema di massima del nuovo PRG approvato 2016, (successivamente riprese con alcune modifiche anche nel bando di concorso internazionale, organizzato in due fasi, per la progettazione di nuove sette tratte del sistema tram pubblicato nel mese di settembre 2017), in cui una delle linee tramviarie di progetto (linea 4), attraversando longitudinalmente la città in direzione nord-sud e coprendo la distanza che va dalla Stazione FF.SS. centrale alla località balneare di Mondello<sup>3</sup>, si sovrappone quasi integralmente al percorso di progetto della Metropolitana Automatica Leggera (MAL) rendendola di fatto meno necessaria se non inutile<sup>4</sup>.

Premesso ciò, ci si augura che la realizzazione delle nuove tratte del sistema tram, non significhi replicare in altre parti della città, le medesime criticità emerse in quelle zone già attraversate dalle linee tramviarie. La posa delle attuali linee di tram, a doppio binario in sede protetta lungo assi viari con sezione non particolarmente ampia, infatti, ha comportato in molti casi: l'eliminazione delle alberature lungo gli assi stradali, la scomparsa delle corsie preferenziali utilizzate dagli autobus (oltre che dai mezzi di soccorso), con conseguente notevole aumento dei ritardi

nell'esercizio delle linee degli autobus; il restringimento delle corsie destinate alle auto con un sensibile peggioramento della circolazione; la soppressione dei posti auto lungo le sedi viarie, utilizzati dai residenti e dagli utenti delle attività commerciali presenti in zona. Complessivamente la tipologia strutturale dell'attuale sistema tram (di tipo tradizionale), pur presentando alcuni vantaggi dal punto di vista trasportistico, risulta particolarmente invasiva sia per la presenza delle barriere di protezione che costringono i pedoni ad allungare i loro percorsi, sia per la presenza delle linee aeree per l'alimentazione elettrica e dei relativi pali di sostegno, tutti elementi che di certo non migliorano la vivibilità e la qualità degli spazi pubblici coinvolti (Fig. 1).

Considerato che alcune delle nuove tratte del sistema tram attraverseranno zone centrali della città e lo stesso centro storico, dove l'ampiezza delle sedi viarie è anche inferiore a quella delle strade più periferiche già interessate dal passaggio delle linee tramviarie, appare chiaro che la progettazione di tali linee si presenta come un'operazione non certo semplice, che rischia di rivelarsi particolarmente invasiva, e di questo l'Amministrazione sembra esserne consapevole. Già nella Relazione generale che accompagna lo Schema di massima del nuovo PRG si legge che "i tram che copriranno le nuove linee, [...] dovranno essere realizzati con trasmissione di corrente elettrica indotta, quindi senza catenaria e totalmente privi di rete aerea di alimentazione. I cavi posizionati sotto la superficie del suolo, sono attraversati dalla corrente elettrica solo quando coperti interamente dal veicolo. Di conseguenza il sistema può essere collocato anche in zone pedonali, senza rischi per la sicurezza di chi le attraversa"<sup>5</sup>.

Più recentemente il bando relativo al concorso di idee pubblicato dal Comune per la progettazione delle nuove tratte del tram, inserisce tra i criteri di valutazione delle proposte presentate dai partecipanti, tutta una serie di aspetti che rientrano sotto la voce "qualità della proposta di rigenerazione urbana". Tali aspetti riguardano la sostenibilità ambientale; la compatibilità paesaggistica; le relazioni con la città storica e con i beni culturali; il grado di valorizzazione del contesto urbano; gli interventi sul verde, sull'arredo urbano e sulle finiture degli spazi aperti coinvolti nel

percorso; l'individuazione di strategie per la riqualificazione degli spazi pubblici come stimolo all'intervento dei privati per le parti di loro pertinenza; l'individuazione di strategie di riciclo di aree e infrastrutture dismesse da coinvolgere lungo il tracciato per riattivare il metabolismo urbano senza consumo del suolo; etc.

In effetti, in altre città europee, la realizzazione di nuove infrastrutture per il trasporto pubblico ha contribuito ad alimentare quel processo rigenerativo che, per essere innescato ha bisogno di molteplici fattori di cambiamento, quindi anche dell'offerta di nuovi servizi, in grado di cambiare stili di vita e modi di vivere la città. Ma non è certo un fatto automatico e sicuramente nel caso di Palermo sembra che l'Amministrazione riponga delle aspettative eccessive su quello che potrà essere "l'effetto tram" per le zone interessate dalla realizzazione delle nuove linee e più in generale per l'intera città.

\* Il presente contributo è il risultato di riflessioni comuni degli autori, in particolare Giuseppe Abbate ha curato i paragrafi 1, 2 e 4, mentre Ferdinando Corriere ha curato il paragrafo 3.

1. L'obiettivo del Piano è quello di creare un sistema di linee con nodi e stazioni di interscambio che rendano agevoli sia gli spostamenti nel centro urbano, sia i collegamenti con le principali zone periferiche. Il piano prevede: una linea di metropolitana leggera automatica che attraversa la città dallo svincolo di via Oreto a Partanna-Mondello; il completamento dell'Anello Ferroviario sotterraneo in parte già esistente con quattro fermate e a cui se ne aggiungeranno altre quattro da realizzare ex novo; il Passante Ferroviario che collegherà l'aeroporto Falcone-Borsellino di Punta Raisi con la città attraversandola longitudinalmente con 19 fermate, 9 delle quali da realizzare nell'ambito del nuovo progetto; il Sistema Tramviario, già in uso, che assolve la sua prevalente funzione a servizio delle periferie urbane; i Bus che manterranno il servizio lungo itinerari alternativi, per coprire anche zone non servite dal Trasporto a guida vincolata.
2. L'Ati risulta composta dal consorzio "SIS" di Torino (capogruppo), dalle ditte "Bombardier Transportation Italy" e "Mosco & Associati" di Roma, la "Edil Scavi" di Messina, dalla francoitaliana "Amec Spie Rail" di Milano, dalla "Seib Ingenieur-Consult", dalla "Ingenieurbüro Wosnitza e Knappe" e dalla "Etc Transport Consultants", tutte e tre di Berlino.
3. Nel recente bando di concorso internazionale per l'ampliamento del sistema tram di Palermo quella che nello Schema di massima del nuovo PRG veniva identificata come Linea 4, risulta suddivisa in due tratte, la "A" e la "E",

che avranno tempi di realizzazione diversi.

4. Nella relazione dello Schema di massima del nuovo PRG, facendo riferimento al progetto della MAL, viene ricordato che allo stato attuale è stato completato soltanto il progetto preliminare della tratta "Oreto-Notarbartolo" e che ovviamente la programmazione di tale infrastruttura deve essere subordinata ad una verifica circa il fabbisogno di mobilità in relazione al rapporto costi-benefici (quasi a voler giustificare preventivamente una eventuale rinuncia alla sua realizzazione).
5. Si veda la Relazione generale dello Schema di massima del PRG, Palermo 2025, pp. 239-240.

## References

- Bertuglia, A., Di Dio V. (2007) "Il piano integrato per il trasporto pubblico a Palermo", *Bollettino dell'Ordine degli ingegneri della Provincia di Palermo*, n. 3, pp. 4-6.
- Corriere, F., Jaforte, B. (1995) "Sì al Metrò", *Palermo - rivista mensile della Provincia*, n. 10, pp. 8-9.
- Corriere, F. (2011) *Impianti ettometrici ed infrastrutture puntuali per i trasporti*, Franco Angeli, Milano.
- Caronia, C. (2013) *Compatibilità urbanistica e ambientale del sistema tranviario di Palermo*, Tesi di laurea - CdS in Scienze della Pianificazione Territoriale, Urbanistica, Paesaggistica e Ambientale, Università degli Studi di Palermo, Relatori G. Abbate e F. Corriere (mimeo).
- Romano, B. (2006) "Il Piano integrato del trasporto pubblico di massa di Palermo", *Territorio*, n. 38, pp. 96-99.
- Simon, P. (2013) "Il Tram di Palermo", *Tutto treno & storia*, n. 29, pp. 42-55.
- Spinosa, A. (2010), *TGVG Sistemi di trasporto su gomma a via guidata*, Cityrailways, Roma.

## Vivere urbano sano e desiderabile. Potenzialità dello spazio pubblico nella costruzione di nuove relazioni tra aspetti sociali e ambientali della città contemporanea

Francesca Accica, Manuel Torresan<sup>1</sup>

### Introduzione

Dall'inizio della crisi economica si è consolidata la consapevolezza della conclusione della fase espansiva della città, rendendo la sua rigenerazione l'unica via percorribile per rispondere alle problematiche urbane (Oliva et al., 2015). Si tratta di un processo innovativo che dovrebbe portare all'innalzamento della qualità di vita delle persone, attraverso strategie e azioni di inclusione sociale e sviluppo economico (Oliva, Ricci, 2017). Obiettivo reso ancora più necessario e urgente nel nostro paese da fenomeni quali l'invecchiamento della popolazione e il crollo della domanda di investimenti dettato da un'assenza di fiducia nel futuro di famiglie e imprese (Becchetti, 2017). Quadro che si sostanzia nel declino del livello di soddisfazione di vita, riscontrabile anche nel Rapporto Mondiale sulla Felicità 2017, dove l'Italia ha perso un numero significativo di posizioni rispetto alle rilevazioni pre-crisi (2).

Se ciò può dipendere ampiamente da condizioni macroeconomiche, una risposta può venire anche dall'intervento nell'ambito degli spazi e delle funzioni vicini a cittadini e imprese. Attraverso configurazioni dello spazio pubblico legate a trasformazioni sostenibili, si può innalzare il benessere urbano e incoraggiare nuove relazioni, giungendo alla creazione di una città di incontro e scambio, dove si inverino nuovi valori collettivi che contribuiscano a migliorare la qualità della vita.

### La necessità di una città sana e felice

Gli effetti della crisi globale sulla città sono molteplici, di tipo sia socio-economico sia ecologico-ambientale, ma si possono sinteticamente ricondurre a una accresciuta domanda di qualità, servizi e funzioni che non trova adeguata risposta. Questa sta comportando, tra gli altri, mutamenti delle

strategie insediative, criticità nelle dotazioni territoriali di servizi pubblici, contrazione degli spostamenti con mezzo privato e compromissione delle economie del tempo libero (Savino, 2014). Emerge, pertanto, una generale presa di coscienza della necessità di legare i processi di riconfigurazione della città a politiche e azioni capaci di fronteggiare gli squilibri delle aree urbane, rendendole luoghi vivibili e desiderabili, nonché reattive rispetto ad eventi inattesi.

La città, per sua stessa natura, è un organismo dinamico e si va configurando di pari passo con l'evolversi della vita degli uomini; la sua continua variazione ne è quindi un presupposto per far convivere la forma costruita dell'ambiente e la struttura dell'abitare collettivo (Belfiore, 2001). Questo determina una continua ridefinizione delle forme e dei significati dello spazio pubblico, elemento centrale della vita urbana, che diviene *luogo* quando assume una chiara identità, anche in relazione al patrimonio culturale e naturale, e consente l'espressione delle differenze nell'ambito della vita collettiva delle comunità (Carta dello Spazio Pubblico, 2013).

Molta parte del tessuto urbano esistente è il risultato di trasformazioni avvenute secondo modelli che non hanno tenuto sufficientemente conto del benessere dei suoi abitanti e che, pertanto, non può dare adeguata risposta alle loro esigenze attuali. È necessario, quindi, operare un'ulteriore trasformazione della città, in cui il campo di intervento non sia più limitato agli aspetti formali e funzionali, ma giunga a comprendere dimensioni socio-economiche ed ecologico-ambientali. La trasversalità dello spazio pubblico rispetto a tutte queste tematiche, lo rende campo di sperimentazione privilegiato dei processi di rigenerazione.

La costruzione di una città sana e felice, pertanto, non può prescindere dall'estensione delle condizioni di comfort e qualità allo spazio pubblico, necessarie per creare l'*effetto città* (3), sostenere azioni resilienti e incoraggiare le relazioni sia tra gli uomini, sia tra di essi e l'ambiente.

### Verso un nuovo comfort urbano

La trasformazione della città comporta il superamento di configurazioni spaziali note quale conseguenza dei processi di metropolizzazione. Si tratta, in particolar modo, degli effetti di un'espansione urbana incon-

trollata, resa possibile dal ricorso alla mobilità privata, che ha alterato la conformazione del territorio, portando con sé un aumento dei fenomeni di inquinamento, consumo di suolo e spreco di energia. Alla loro origine si rintraccia un cambiamento del sistema dei valori e dei comportamenti individuali e collettivi, portati dalla necessità di soddisfare esigenze sempre più complesse e variegata (Ricci, 2014).

Se questo può aver portato a un incremento del benessere dei singoli, di contro la qualità della vita urbana ne ha risentito in negativo: lo sviluppo della socialità negli spazi privati, quasi sempre coincidenti con quelli del consumo, ha impoverito lo spazio pubblico di relazioni e di servizi sociali, civici e culturali (Mariano, 2012). Siamo di fronte a una città sempre più frammentata, ingabbiata in logiche che hanno condotto verso un crescente individualismo, a cui è corrisposta una diminuzione della necessità d'uso dello spazio pubblico a scapito anche della sua qualità, rendendo più rare le occasioni di interazione sociale. Oggi, tuttavia, si rileva al contempo un certo radicamento della necessità di maggiore qualità urbana sia nei cittadini, sia negli operatori economici, che si traduce, tra gli altri, nella domanda di ambiente, di servizi specializzati e accessibili, di trasporti collettivi.

Nel passaggio verso un rinnovato comfort urbano, è dunque necessario che l'urbanistica sia sincronizzata con il tempo che attraversa, proponendo soluzioni che mettano a sistema i bisogni della città e delle persone con la ricomposizione della frammentazione sociale e spaziale, secondo un'ineludibile chiave ecologica in relazione anche ai cambiamenti climatici. Progettare, pertanto, dentro una prospettiva strategica resiliente, denominatore comune nella risposta a istanze ambientali non più rinviabili e, nella riorganizzazione della base economica della città (Gasparrini, 2013). Lo spazio pubblico diventa, quindi, l'elemento di integrazione tra aspetti fisici, sociali ed economici per il benessere dei cittadini e per l'operatività delle imprese, riacquistando il ruolo messo in crisi dalla metropolizzazione.

#### *Spazio pubblico e progettazione resiliente*

Lo spazio pubblico, frammentato, privo di qualità e di rapporti col costruito, i cui caratteri formali e sociali sono il risultato di processi storici e culturali, è il protagonista

assente della città contemporanea.

Le politiche ambientali europee e nazionali mettono in luce una generale consapevolezza che la necessità di contrastare gli squilibri ambientali, esito anche del *climate change*, si legano a questioni di tipo ecologico le quali sono generate dalle modalità di formazione e gestione dei complessi insediativi. Questo, in aggiunta a un contesto in cui la domanda di ambiente non è ancora soddisfatta, comporta che l'azione pubblica, riferita ai "beni comuni", debba prefissarsi obiettivi prioritari e integrati di rigenerazione ecologica (Gasparrini, 2013). Obiettivi secondo cui i nuovi canoni relativi a regole e forme dello spazio pubblico non devono prescindere da nuovi modi di organizzazione dei loro rapporti con l'ambiente.

La regolazione ambientale, così come la protezione di aree connotate da un elevato valore ambientale, o la concorrenza a minimizzare i rischi ambientali in aree urbanizzate sono aspetti che, per la loro rilevanza nello scenario contemporaneo, non possono essere ignorati tanto nella fase di ideazione quanto in quella di gestione dello spazio pubblico (Carta dello Spazio Pubblico, 2013) (4) in un'ottica di rigenerazione ambientale della città contemporanea. Aspetti che, recependo gli stimoli progettuali connessi al cambiamento globale del contesto ambientale, si fanno contemporaneamente portatori non solo di un rinnovato modo di progettare la città, ma anche di un cambiamento radicale di valori (Gasparrini et al., 2014).

Al fine di garantire un rinnovato comfort ambientale urbano, risulta necessario e doveroso porre lo spazio pubblico al centro delle strategie di adattabilità e resilienza accordandogli, attraverso azioni strategiche e progettuali, un ruolo chiave nel processo di rigenerazione della città contemporanea secondo nuovi principi. Questo può contribuire alla definizione di concetti operativi su cui fondare processi sperimentali e investigativi, nonché al rinnovamento di valori comuni da porre alla base del senso di uso collettivo degli spazi (Poli, Ravagnan, 2016).

Espressione e sintesi del recepimento delle politiche europee e nazionali e degli stimoli progettuali collegati al cambiamento globale del contesto ambientale è il Piano di Adattamento della città di Bologna (5). Il Piano si presenta come il primo strumento in grado di coniugare e declinare, con riferimento al

contesto bolognese in cui le condizioni di rischio sono di livello modesto, le modalità con cui affrontare le questioni ecologiche connesse al *climate change* e le politiche di trasformazione e rigenerazione urbana, con l'obiettivo di portare a compimento azioni locali che, anche nel recepire e integrare azioni e strategie di livello sovraordinato, sono capaci, efficaci e coerenti.

All'interno del Piano, nello specifico, vengono definite delle linee di intervento idonee a ridurre i rischi e i disagi sanitari della popolazione locale prevedendo un considerevole aumento delle superfici verdi e delle quantità arboree all'interno dei parchi, lungo le strade e nei piccoli spazi, favorendo sia un aumento del "verde" sia una efficace misura di contrasto al problema climatico ed ecologico-ambientale. Tra gli altri, vengono previsti specifici interventi nello spazio pubblico che pongono l'accento sull'incremento significativo del *greening urbano*, andando ad accrescere la dotazione di spazi verdi indispensabili a mitigare il fenomeno dell'isola di calore in area urbana e a contenere le conseguenze delle precipitazioni abbondanti, aumentando inoltre la permeabilità del suolo e consentendo la fattiva risposta idrologica sia all'interno della città edificata, sia dei nuovi insediamenti.

Appare evidente, dunque, come la questione ambientale e i rischi legati ai cambiamenti climatici richiedano un indirizzo preciso nei processi di trasformazione, per rendere le città realmente resilienti e adattive. Queste azioni di resilienza, se riferite allo spazio pubblico, possono essere l'occasione per una reale progettazione integrata che contribuisca alla rigenerazione ecologica della città contemporanea e migliori la qualità di vita dei cittadini, favorendo processi di inclusione sociale che ridiano vita al senso di appartenenza a un luogo e a una comunità.

#### *Spazio pubblico e attrattività socio-economica*

Spazio urbano e servizi commerciali costituiscono uno dei più solidi e antichi binomi che caratterizzano la vita della città, l'idea stessa di quest'ultima è strettamente connessa "alle variabili manifestazioni sociali ed economiche del commercio [...] fattore decisivo di organizzazione della città, e di caratterizzazione dei suoi spazi. In particolare degli spazi pubblici e collettivi, nei quali si esprime più che altrove il senso stesso della civiltà urbana" (Avarello, 2011, p. 43). Nel

passato la vitalità delle città era fortemente connessa al mercato, luogo di riunione della popolazione attiva, manifestazione dell'economia cittadina e simbolo delle strutture di governo (George, 1991), spazio pubblico per eccellenza che, rispondendo alle mutevoli esigenze delle persone, ne incoraggiava i rapporti e permeava l'identità dei contesti urbani. Oggi, nella città contemporanea, si assiste da un lato all'indebolimento dell'attrattività degli spazi pubblici, dall'altro alla crisi del commercio su aree pubbliche, in conseguenza dell'affermazione di nuove formule distributive, dell'alterazione degli assetti territoriali e dei cambiamenti avvenuti nella struttura sociale.

Le modifiche degli stili di vita hanno accresciuto le esigenze della popolazione, traducendosi in una crescente domanda di servizi sul territorio, a cui l'economia ha dato risposta con la creazione di polarità specializzate in cui si integrano una pluralità di funzioni, collocate in punti facilmente accessibili e dotate di ampi spazi di sosta (Indovina, 2005). Nella cornice di una espansione urbana sempre più frammentata, nuove tecnologie e infrastrutture per la mobilità privata hanno radicalmente mutato le modalità di approvvigionamento di merci e servizi (Talia, 2015); lo spazio aperto, pubblico, è così divenuto tessuto connettivo tra i poli del consumo, mentre lo spazio chiuso, privato, accoglie ora gli usi che erano del primo rappresentando "la dimensione spaziale più immediata dell'esistenza contemporanea [e istituendo] un nuovo modo di consumare e vivere la città" (Finocchiaro, 2008, p. 67). Tale tipologia di spazi ha assunto un ruolo non trascurabile nel saper intercettare una domanda di socialità e autorappresentazione che non trova adeguata risposta negli spazi pubblici "ormai svuotati di attività, senso, contenuti" (Marino, 2012, p. 29).

Anche in conseguenza di questi fenomeni, negli ultimi anni si è sviluppata una significativa riflessione sulle attività economiche di prossimità e sui mercati. Quest'ultima formula, in particolare, è stata riscoperta nella sua dimensione sociale e culturale e, pertanto, ritenuta importante nei processi di rigenerazione urbana e di costruzione dello spazio pubblico (6). Una società sempre più individualizzata, in cui il commercio elettronico tende a soddisfare un numero crescente di bisogni, può trarre giovamento dalla riscal-

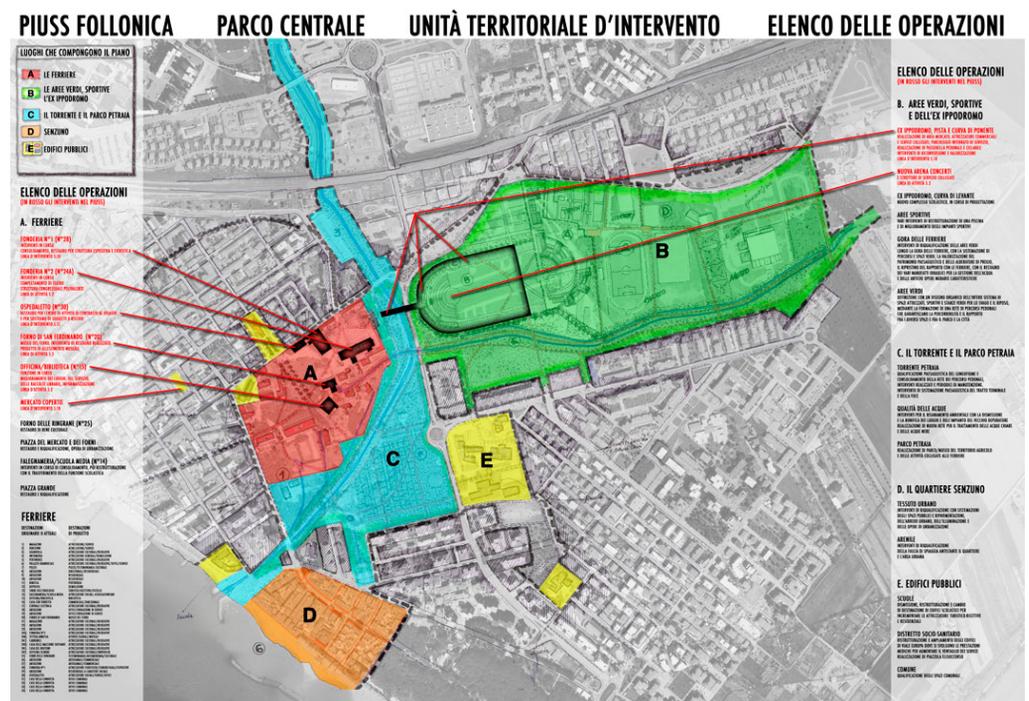


Figura 1 – PIUSS di Follonica: Planimetria generale del Parco Centrale.

perta dell'attività dei mercati, luoghi aperti e gratuiti, nei quali la compravendita avviene all'interno di una più ampia area di scambi. Un esempio di trasposizione sul piano operativo di tali consapevolezza è contenuta dal recente Pla Estratègic Mercats de Barcelona 2015/2025, un piano strategico che si è avvalso di una importante componente partecipativa, con il quale la città catalana intende affrontare le dinamiche economiche, sociali, ambientali e tecnologiche del prossimo decennio in tema di mercati cittadini. Si tratta di un aggiornamento del noto "Modello Barcellona" ai più recenti bisogni della popolazione, avendo come obiettivi la fornitura di prodotti di qualità, il sostegno all'economia e all'occupazione, la promozione di uno stile di vita sano, della coesione sociale e delle relazioni nei quartieri.

I mercati, a partire dal processo di ristrutturazione avviato in occasione delle Olimpiadi del 1992, sono diventati un tratto distintivo della città, con un rilevante impatto socio-economico e culturale. La loro lettura come agenti positivi sulla qualità della vita urbana emerge dalla denominazione dei tre assi in cui è stato articolato il piano: Anima, Motor e Sostenibilità. Questi tre ambiti strategici delineano la volontà di consolidare il mercato, rispettivamente, come punto di riferimento per la convivenza dei cittadini nel quartiere, come guida nello sviluppo del commercio locale e come promotore di valori di sosteni-

bilità sociale, ambientale e culturale. Il piano di Barcellona pone l'accento sullo stretto legame che intercorre tra quartiere e mercato, sottolineando il ruolo che questa forma di scambio può giocare nella riaffermazione dello spazio pubblico come luogo di vita urbana.

I mercati, grazie alla loro capacità di attrarre ampi strati della società, possono rafforzarne la coesione e rappresentano, dunque, un'occasione per la promozione del benessere delle persone, tanto nella città consolidata quando in quella più rarefatta e diffusa, soprattutto in un'ottica di servizio alle fasce deboli e di ricerca di comunità.

### Il parco centrale di Follonica: sintesi di nuovi valori collettivi

Un caso emblematico di recupero e valorizzazione ad uso pubblico di parti di città, che si focalizza sulla generazione di nuovi valori collettivi e sul miglioramento del benessere urbano, è rappresentato dal Parco Centrale di Follonica. Secondo la logica dell'intervento integrato, il progetto ha inteso dare risposta a molteplici esigenze di sviluppo ambientale, sociale ed economico, attraverso la messa in connessione del tessuto urbanizzato, con il mare e il territorio agricolo per mezzo di una rete di spazi verdi che ospitano una varietà di funzioni. La sua prefigurazione risale al Piano Strutturale del 2005 e fa parte di una strategia che intende ridefinire la città come



Figura 2 – Area mercatale del Parco Centrale. Foto: Giorgio Paggetti.

“un sistema di luoghi urbani dotati di identità, centralità, complessità di funzioni e di relazioni” (7), individuando in ciascun quartiere strutture di uso collettivo necessarie alla vita associata e ponendo in continuità il tessuto urbano con il territorio rurale e il mare, nell’ottica di uno sviluppo sostenibile che pone le reti ecologiche alla base della qualità di un territorio. L’area del Parco Centrale ricade nel più ampio ambito del “Luogo a Statuto Speciale del Sistema del Verde e delle Attrezzature” (8) che include aree verdi, attrezzature strategiche e percorsi di connessione fra città e ambiente naturale.

Il processo di trasformazione è iniziato nel 2007 con un progetto preliminare firmato da Pierluigi Cervellati che proponeva la conservazione della memoria urbana a partire dall’analisi della struttura storica del territorio. L’intera area di progetto comprende vari ambiti, tra cui il complesso di archeologia industriale ex-ILVA, l’ippodromo dismesso, impianti sportivi, la Gora delle Ferriere, il parco e il fosso Petraia. In questa fase è stato definito anche il programma funzionale, comprendente un parco pubblico, spazi per spettacoli, un’area mercatale, percorsi museali e naturalistici, aree sportive e un campus scolastico.

Una prima realizzazione del progetto è avvenuta attraverso la definizione di un Piano integrato di sviluppo urbano sostenibile (P.I.U.S.S.), finanziato nel 2009 dalla Regio-

ne Toscana con fondi POR-FESR 2007-2013, che ha permesso, tra gli altri, il recupero dei fabbricati delle Fonderie e la trasformazione dell’ex-ippodromo in uno spazio aperto, progettato da Gonçalo Byrne, suddiviso in due parti: una destinata a mercato e l’altra ad arena per spettacoli, entrambe da utilizzarsi anche come aree di relax e gioco. Percorsi pedonali e ciclabili attraversano il parco, connettendolo sia al centro città sia alle zone sportive limitrofe. Le quattro torri-faro, conservate, fungono da permanenza storica nella percezione collettiva, mentre la collina-anfiteatro si pone come nuovo elemento che segna eccezionalmente il paesaggio urbano. Il progetto dell’architetto portoghese, mantenendo il programma funzionale originale, si discosta nella sua configurazione morfologica dagli indirizzi preliminari per poter integrare i bisogni dei cittadini riferiti alla mobilità, al tempo libero e alla salubrità dell’ambiente urbano con l’esigenza ecologica di continuità del verde e la diversificazione della base di sviluppo della città. L’aspetto innovativo del parco di Follonica risiede, dunque, nella trasversalità degli elementi verdi rispetto all’assolvimento di funzioni diverse: ecologiche, ricreative ed economiche.

Il parco è stato inaugurato nel marzo del 2016 e poco dopo vi si è trasferito il mercato settimanale cittadino dalla zona residenziale “167 Ovest”, migliorandone così l’accessibi-

lità dal centro città, in favore di cittadini e turisti. Più di duecento banchi, ogni venerdì, si inseriscono in un sistema di superfici pavimentate permeabili e percorsi immersi nel verde, che migliora il comfort ambientale, rendendo lo spazio piacevole e attrattivo per usi diversi anche durante gli altri giorni della settimana. Con il Parco Centrale si è offerto alla città un nuovo tipo di spazio pubblico, che introduce elementi di natura ecologica per migliorare un contesto urbano critico. Non soltanto un’area verde, ma luogo resiliente e di sviluppo, che agisce come legame tra passato e futuro. Follonica, nel riportare qualità urbana in un’area abbandonata, getta le basi per un nuovo corso della sua economia, accoglie le sfide ambientali della contemporaneità e crea un ambiente desiderabile per i propri cittadini.

## Conclusioni

L’articolo ha evidenziato l’opportunità di affrontare congiuntamente questioni ambientali e socio-economiche relativamente alla costruzione di uno spazio pubblico portatore di benessere urbano. Questo, come esemplificato dall’esperienza di Follonica, può avvenire a partire dal ripensamento dei vuoti, fisici o funzionali, della città contemporanea su cui innestare un sistema naturale che si intrecci alle attività antropiche, rispondendo alle necessità proprie di ciascun tempo ed evolvendo con esso. La ricomposizione di un sistema disarticolato di aree permette così di dare vita a una rete continua di nuovi luoghi integrati alla vita quotidiana e al paesaggio urbano.

L’obiettivo di fondo, che sottende a questo tipo di trasformazioni, è quello di incoraggiare le interazioni sociali e favorire uno sviluppo sostenibile. A tal fine si devono considerare non solo le più opportune esigenze funzionali, ma anche il ruolo giocato dai codici compositivi e dalle componenti ambientali: ricchezza di possibilità d’uso, bellezza e valori ecologici devono, quindi, essere il comune denominatore di quello spazio pubblico che voglia catalizzare processi di rigenerazione.

In particolare, l’interazione dell’ambiente naturale con altre funzioni, come il commercio di vicinato o la cultura, può generare sinergie positive che si traducono nell’aumento dei livelli di comfort urbano e di capacità attrattiva. Aspetti che possono essere ul-

teriormente potenziati se sostenuti da una rete capace di mettere in relazione i diversi spazi pubblici tra di essi e con territorio circostante. Da ciò può nascere un nuovo sistema di luoghi, dinamici e confortevoli, capaci di soddisfare di volta in volta le esigenze espresse dalle comunità, e che concorrono all'innalzamento della qualità urbana quale cardine della vita collettiva e scenario per nuove economie.

1. Il presente contributo è il risultato di un lavoro di ricerca congiunto svolto da entrambi gli autori; è possibile però attribuire l'introduzione, i paragrafi 1, 2, 2.1 a Francesca Accica, i paragrafi 2.2, 3 e la conclusione a Manuel Torresan.
2. L'Italia si trova all'undicesimo posto come maggior peggioramento nel periodo 2005-2016; i paesi europei più vicini in graduatoria sono Grecia (terzo) e Spagna (tredicesimo). Cfr. Helliwell et. al (2017).
3. L'effetto città, secondo Ferretti (2012), si realizza attraverso il concorso di diversi concetti, tra cui vitalità e accessibilità, specializzazione e scambio, variazione di attività e di usi, casualità e intensità di occasioni, valore simbolico e identitario dei luoghi, facilità di rapporti, densità di opportunità e di valori intellettuali e culturali, molteplicità e diversità di spazi, alto livello di dotazione ed efficienza dei servizi.
4. Cfr. Carta dello Spazio Pubblico (2013), art. 27.
5. Il Piano di Adattamento della Città di Bologna (2015) è uno strumento esito del progetto Life+ denominato "BLUE AP" finanziato dalla Commissione Europea. Primo piano di Adattamento climatico approvato in Italia da un'amministrazione comunale, rispecchia la volontà, espressa nel 2003 dal Comune di Bologna, di adottare il Bilancio Ambientale per monitorare le proprie politiche ambientali.
6. Ad esempio, il progetto europeo Urbact Markets ha diffuso buone pratiche per la promozione dei mercati urbani come motori economici, di rigenerazione urbana e di sostenibilità; nella Carta dello Spazio Pubblico (2013) si incoraggia l'adozione di politiche per le attività commerciali di prossimità poiché "contribuiscono sia alla qualità della vita, che alla frequentazione e vivacità degli spazi pubblici di uso quotidiano".
7. Cfr. Comune di Follonica, Piano Strutturale (2005), Norme, art. 46.
8. I Luoghi a Statuto Speciale sono ambiti, previsti dal Piano Strutturale, sottoposti a particolare normativa al fine di garantire lo sviluppo secondo i principi della sostenibilità.

## References

- AA.VV. (2013) Carta dello spazio pubblico, Biennale dello Spazio Pubblico di Roma, 18 maggio 2013
- Avarello, P. (2011) Prefazione, Morandi C., a cura di, *Il commercio urbano: esperienze di valorizzazione in Europa*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna [prima edizione, 2003]
- Becchetti, L. (2017) Premessa, Becchetti L., a cura di, *Le città del ben-vivere. Il Manifesto programmatico dell'Economia Civile per le amministrazioni locali*, ECRA, Roma
- Belfiore, E. (2001) *Il rimodellamento dello spazio urbano. Arte e tecnica della trasformazione*, Gangemi Editore, Roma
- Comune di Bologna, *Piano di Adattamento Città di Bologna*, adottato con D.C.C. 289/2015
- Comune di Follonica, *Relazione Progetto Preliminare degli interventi PIUSS*, approvati con D.G.C. 31/2009
- Comune di Follonica, *Relazione Progetto Definitivo area mercatale e arena spettacoli*, approvato con D.G.C. 231/2010
- Ferretti, L. V. (2012) *L'architettura del progetto urbano. Procedure, strumenti per la costruzione del paesaggio urbano*, FrancoAngeli, Milano
- Finocchiaro, E. (2009) I nuovi luoghi del consumo nella città contemporanea, Cirelli C., a cura di, *Città e commercio*, Pàtron editore, Bologna
- Gasparrini, C. (2013) "Un'urbanistica selettiva per città resilienti", *Urbanistica Dossier*, n.4, pp.115-117
- Gasparrini, C., Gabellini, P., Rossi, F. (2014) *Inu - Programma della Commissione - Paese. Città resilienti e adattive, città di reti, città motori di sviluppo cosu*
- George, P. (1991) "Città", *Enciclopedia delle Scienze Sociali*, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani
- Helliwell, J., Layard, R., Sachs, J. (2017), a cura di, *World Happiness Report*
- Indovina, F. (2005) La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali, Indovina F., Fregolent L., Savino M., a cura di, *L'esplosione della città: Barcellona, Bologna, Donostia-Bayonne, Genova, Lisbona, Madrid, Marsiglia, Milano, Montpellier, Napoli, Porto, Valencia, Veneto centrale*, Editrice Compositori, Bologna
- Institut Municipal de Mercats de Barcelona, *Pla estratègic Mercats de Barcelona 2015/2025*
- Mariano, C. (2012) *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne editrice, Roma
- Oliva, F., Fior, M., Salata, S. (2015) Il Poru di Senigallia, D'Onofrio R., Talia M., a cura di, *Rigenerazione urbana alla prova*, FrancoAngeli, Milano
- Oliva, F., Ricci, L. (2017) Promuovere la rigenerazione urbana e la riqualificazione del patrimonio costruito, Antonini E., Tucci F., a cura di, *Architettura, città e territorio verso la green economy*, Edizioni Ambiente, Milano
- Poli, I., Ravagnan, C. (2016) Il piano urbanistico tra sostenibilità e resilienza, Nuovi concetti operativi e nuovi valori collettivi, Talia M., a cura di, *Un nuovo ciclo della pianificazione urbanistica tra tattica e strategia*, Planum Publisher, Roma-Milano
- Ricci, L. (2014) Governare il cambiamento: più urbanistica più piani, Franceschini A., a cura di, *Sulla città Futura. Verso un progetto ecologico*, List, Trento
- Talia, M. (2015) Le mille facce delle politiche di rigenerazione, D'Onofrio R., Talia M., a cura di, *Rigenerazione urbana alla prova*, FrancoAngeli, Milano
- Savino, M. (2014) Crisi e città. Conseguenze e concatenazioni (forse) utili per la costruzione del futuro prossimo venturo, Fregolent L., Savino M., a cura di, *Città e politiche in tempi di crisi*, FrancoAngeli, Milano

# Pianificare il non pianificato?

## Le trasformazioni urbane (durevoli) promosse dalle attività commerciali (temporanee)

Alessia Allegri

### Abstract

L'articolo presenta alcune considerazioni scaturite durante il progetto di ricerca post-dottorale intitolato "Post – Shopping Commerce. New Urban Patterns of Commercial Activities" che, interpretando il commercio come un elemento chiave nell'esperienza urbana e nella costruzione fisica ("forma"), funzionale ("uso") e simbolica ("senso") della città, propone una riflessione sugli attuali cambiamenti urbani promossi dalle attività commerciali, e viceversa.

Lo studio riflette sulle recenti trasformazioni commerciali e sull'uso degli spazi pubblici in alcune città europee, mettendo in luce l'evidente "deterritorializzazione" del commercio, dall'onnipresente *e-commerce* alla più sottile e diversificata utilizzazione temporanea dello spazio pubblico per uso commerciale.

Le trasformazioni in atto sfidano l'illusione delle città percepite come entità stabili e statiche alterando profondamente gli usi e i valori prestabiliti degli spazi urbani e della vita sociale. Stimolando pratiche urbane completamente nuove, esse configurano luoghi dove le differenze tra privato e pubblico, interno ed esterno, locale e globale, lavoro e tempo libero, economia e politica appaiono sfuocate. Tutto ciò induce a ripensare la pratica professionale dell'architetto-urbanista, aprendo il dibattito sulle strategie e sugli strumenti della pianificazione canonica. Se i fenomeni commerciali attuali e, in particolare gli usi temporanei dello spazio pubblico, sono un importante motore di trasformazione delle nostre città –in alcuni casi durevole-, come possiamo incorporarli alla pianificazione? Il non pianificato può essere pianificato?

### Introduzione. Sulla relazione tra città e commercio

Numerosi sono gli autori che riconoscono

nel commercio l'elemento chiave all'origine della città e del suo sviluppo futuro.

Per Fernand Braudel (Braudel, 1990) i nuclei urbani nascono e crescono a partire dal luogo fisico dello scambio delle merci. Henri Pirenne (Pirenne, 1939) è ancora più perentorio nell'affermare che "Le città sono figlie del commercio e la loro principale ragione d'essere". Più tardi, *l'Harvard Design School Guide to Shopping* (Chung et al., 2002) dimostra l'importanza che il commercio ha sempre avuto nella progettazione architettonica e urbana. Facendo riferimento allo stesso saggio, David Smiley (Smiley, 2003) sostiene come nella *Guide to Shopping* si trasmetta l'idea di come il fare architettura sia sempre stato dipendente dall'esclusione e dalla negazione del ruolo centrale del commercio nello spazio urbano. Rem Koolhaas, d'altra parte, afferma che il *mall* è da tutte le parti, e già "è tutte le parti" (Koolhaas, 2011).

Prendendo come punto di partenza l'affermazione che questi autori sembrano condividere, anche in tempi tra loro molto lontani, risulta evidente che la relazione tra commercio e spazio urbano è antica quanto lo stesso concetto di città. Dalle prime fiere alle porte di una muraglia o nei pressi di un porto, passando per le vociferanti piazze del mercato o le più ariose logge medievali, gli esuberanti grandi magazzini e le eleganti gallerie commerciali, fino agli enormi fantasmagorici *shopping malls*, o addirittura, alla più grande delle vetrine, internet, il commercio anima, caratterizza e irrimediabilmente disegna i centri urbani.

Il binomio città/commercio non può essere disgiunto quindi; le attività dello scambio hanno avuto, nel tempo, una valenza fondamentale nella costruzione, sviluppo e configurazione delle realtà fisiche nelle quali hanno avuto luogo.

Allo stesso tempo, i luoghi destinati al commercio si ricreano, negli anni, secondo gli usi e i significati che la società gli conferisce; come tutte le opere architettoniche, ogni edificio destinato allo scambio commerciale può essere anche inteso come un dispositivo di identità collettiva. In esso viene esposta la cultura di un popolo ed in esso vengono codificati i desideri, le apprensioni, le illusioni di ogni gruppo umano nella storia. L'atto dell'acquisto ha un significato e una funzione che va ben al di là delle esigenze fondamentali dell'approvvigionamento; è

piuttosto un atto basilare nella costruzione culturale di una determinata società.

Ne deduciamo che l'osservazione e l'analisi del commercio ci offre una chiave di lettura e interpretazione singolare dell'esperienza urbana e della costruzione fisica ("forma"), funzionale ("uso") ed anche simbolica ("senso") della città.

Comprendere le espressioni del commercio e del consumo nella città contemporanea vuol dire analizzare le trasformazioni spaziali (e produttive) che gli spazi urbani hanno registrato nelle ultime decadi, intendendo le mediazioni imposte dalla politica e dalla gestione pubblica che incidono nelle forme di regolazione e ordinamento del territorio urbano e, infine, riconoscere le pratiche sociali e la forma in cui esse sono mediate dai fattori culturali, soggettivi e dagli attributi che affettano la percezione e il comportamento di attori di diversa natura (età, genere, etnicità, costumi, orientazioni sessuali, ecc.).

In questo modo, lo studio degli spazi commerciali può trasformarsi in un valido apporto alla comprensione della città attuale e uno strumento chiave per la sua pianificazione futura; la ricerca sui progetti commerciali e sulle trasformazioni morfologiche che ne derivano è anche la storia sociale e di costruzione identitaria di una città, inevitabilmente relazionata con i processi politici e culturali che ne scaturiscono.

### La crisi del concetto di permanenza

Le trasformazioni commerciali attuali sono in buona parte state accompagnate e/o determinate dalla recente ed enorme crisi finanziaria mondiale e soprattutto dalle innovazioni della società Post-Fordista.

In estrema sintesi, il post-fordismo è caratterizzato dalla flessibilità e dinamizzazione dei processi sociali ed economici, riflessi anche in un uso differente dello spazio e del tempo (lavoro in casa, sostituzione della proprietà permanente per un accesso sporadico alle cose –*car sharing, airbnb, uber*, ecc.) e rinforzati dai nuovi sistemi di comunicazione mobile e dalle reti sociali.

Viviamo in un mondo in cui i cambi sono improvvisi e le abitudini, anche le più consolidate, si modificano profondamente in un arco di tempo molto breve. La volatilità, la temporalità e il costante cambiamento caratterizzano il nostro tempo. Essere moderni significa non tanto "essere", ma "diventare",

essere sempre e in ogni momento un “post-qualche cosa”.

Una porzione sempre più significativa delle nostre attività personali e professionali hanno luogo nel mondo *online*: dal nostro computer, dal nostro telefono, utilizzando servizi, *software* e applicazioni che solo dieci anni fa non potevamo nemmeno concepire, né immaginare.

Parallelamente stiamo assistendo ad una serie di sovrapposizioni tra luoghi e settori che un tempo erano strutturati secondo categorie chiaramente distinte e differenziate. Attività facilmente circoscrivibili avvenivano in ambito domestico e altre si realizzavano nel mondo del lavoro. Il tempo libero aveva i suoi luoghi deputati, così come l'andare a fare la spesa. Ora non è così. Si lavora indifferentemente da casa, in un caffè o in vacanza. Si va al supermercato senza uscire dalla cucina, si affitta un vestito restando comodamente seduti sul sofà.

Si tratta di un quadro d'insieme affascinante, ma allo stesso tempo faticoso e difficile da comprendere, soprattutto se paragonato alla semplicità e chiarezza dei modelli anteriori.

### La deterritorializzazione del commercio

Se il commercio è il riflesso della società e della forma (e spazi) in cui viviamo, naturalmente non stupiscono i cambiamenti abissali relativamente alle dinamiche commerciali e di consumo attuali.

Gli spazi commerciali canonici, dai periferici *shopping malls* agli *spontaneous mallings* (Crawford, 1992), o centri urbani “commercializzati”, le cui logiche di gestione economica e spaziale, così come di trasformazione sociale, sono molto simili, spariscono o crescono in dimensione, producendo nuovi modelli urbani totalmente dedicati al consumo. Ma oltre a queste territorializzazioni in larga scala (che avvengono nelle periferie urbane e/o nel centro della città), assistiamo ad una tendenza apparentemente contraddittoria: la *deterritorializzazione* (1) del commercio. Si costruiscono nuove tipologie di *department store* che non occupano più i palazzi haussmaniani, ma sono fatte di *pixels* e portano il nome di Yook, Net-a-Porter, Amazon e eBay, solo per citarne alcune.

La deterritorializzazione del commercio pare comunque andare oltre alla necessità di soddisfare efficacemente i desideri di una



Figura 1 – Feira de Alcochete, Portogallo (foto Jose Sanchez)

clientela che vive diverse dimensioni parallelamente, la reale e la virtuale.

Tra le nuove pratiche urbane si fa sempre più evidente, infatti, l'utilizzazione temporanea dello spazio pubblico per uso commerciale (all'interno di un quadro più ampio di dinamizzazione spazio-temporale dei servizi). Si tratta di attività commerciali dalle più varie manifestazioni - fiere, venditori ambulanti, *food trucks*, *car's boot sale*, *garage sale*, negozi *pop-up*, ristorante *pop-up*, ecc. - che hanno in comune la limitata durabilità.

Un'altra nozione di commercio: transitorio, meno vistoso (se paragonato ad alcune tipologie commerciali tradizionali come i grandi shopping od anche le eleganti *boutiques*), che si muove nella città usando come supporto la rete continua dello spazio pubblico (nelle piazze, nelle vie, ma anche nelle stazioni della metropolitana, del treno, ecc.) per dare un nuovo significato e un nuovo valore ai luoghi che, molte volte, non ci si aspetta possano accomodare attività commerciali.

Pratiche spaziali ed esperienze più che spazi fisici o tipologie edificate vere e proprie. Pratiche che, opponendosi alla volontà dominante di consertare i significati e gli usi spaziali, si sincronizzano con i ritmi della città e con la mobilità della vita quotidiana (si ubicano là dove le persone passano in maggior numero e nella miglior fascia temporale), dando forma allo spazio e creando nuove articolazioni urbane.

I *garage sale* o i venditori ambulanti non possono, solo per sé, generare cambiamenti spaziali evidenti, e nemmeno nuove politiche urbane, ma le ripetizioni, giustapposizioni, combinazioni e collisioni delle persone, luo-

ghi e attività creano una nuova condizione di “fluidità” spaziale, sociale e culturale che, in un qualche momento, ha il potere di attingere o sovvertire le strutture separate, specializzate e gerarchiche delle attività commerciali esistenti. In alcuni casi, il potere delle attività temporanee, nonostante non lascino vestigi fisici, è tale da influenzare il luogo in cui si avvicciano e, in molti casi, possono addirittura trasformarsi in permanenti.

Dirette a chiunque passi di lì, aperte, gratuite e accessibili, queste intersezioni inaspettate possiedono il potenziale liberatorio che Henry Lefebvre attribuiva alla vita urbana. Ogni qual volta gli incontri casuali si moltiplicano e proliferano, le attività commerciali temporanee possono dissolvere alcuni dei limiti congetturali della città contemporanea, enclave urbane e addirittura di razza o di classe, rivelando le opportunità sociali (e spaziali) precedentemente nascoste. E, nonostante generalmente non abbiano grande peso nei discorsi sul commercio di una determinata città, o nel caso del commercio informale siano addirittura associati alla crisi e povertà o alla mancanza di visione e al caos, gli usi temporanei possono trasformarsi in spazi fondamentali per migliorare l'inclusione e la sostenibilità della città, suggerendo come l'effimero o il marginale, possono essere aggiustati alla “diversità” offrendosi come un nuovo terreno comune per sperimentare e familiarizzare con nuove forme di spazio e di convivenza.

### Una nuova cultura di pianificazione?

Le trasformazioni in atto sfidano l'illusione delle città intese come entità stabili e stati-

che e alterano profondamente gli usi e i valori prestabiliti degli spazi urbani e della vita sociale. Stimolando pratiche urbane completamente nuove, configurano luoghi dove le differenze tra privato e pubblico, interno ed esterno, locale e globale, compere e tempo libero, economico e politico sono sfuocati. Invece di costituire la disfatta dello spazio pubblico, però, le trasformazioni continue, o meglio, le possibilità continue e la molteplicità concretata nella materializzazione dei nuovi spazi/attività –definiti più dall’esperienza che dal proprio spazio costruito –, costituiscono e potenziano la sua vera natura. Inevitabilmente, tutto ciò induce a ripensare le strategie e gli strumenti della pianificazione, riflettendo criticamente sulle sue lacune e innovazioni, dentro e fuori il vocabolario della pianificazione urbana convenzionale. Da decenni lavoriamo con i classici piani di *zoning* o con gli inalterabili *masterplan* –piani spaziali per descrivere e organizzare una forma finale di sviluppo urbano prevista *a priori*. E, da sempre, il *masterplan* è un processo molto lento che richiede anni per essere formulato, approvato, legalizzato e implementato. Si tratta, inoltre, di uno strumento molto rigido incapace di adattarsi ai cambiamenti a corto periodo e ai cambi sociali, politici, ambientali e tecnici che possono succedere durante il tempo della sua realizzazione. Il proprio Haussmann aveva ammesso che il suo piano era datato ancora prima di essere completato. Ed ancora, i regolamenti rigorosi di un *masterplan* si riferiscono principalmente alla questione del “cosa” è necessario fare, lasciando senza risposta la questione del “come” farlo. Oltretutto, gli strumenti urbanistici utilizzati attualmente dipendono in grande parte dal clima economico e da investimenti finanziari di grande scala. I limiti della pianificazione attuale dimostrati, ci portano a difendere l’incorporazione intelligente degli usi temporanei in una nuova forma di disegno urbano che sovverta le logiche comuni alludendo alla formalizzazione dell’informale e alla informalizzazione del formale. Un tipo di strumenti che supportino un urbanismo “sottile”, “leggero”, capace di affrontare situazioni in trasformazione e per le quali non sono necessari grandi finanziamenti o grandi ricorsi. In molti casi, non si tratta di interventi fisici o di costruzione vera e propria, ma piuttosto, di sottili operazioni di mediazione, comunicazione, rete, ecc.

Perché tutto ciò possa succedere dovrebbero essere usate, invece di essere eliminate, le caratteristiche sociali e fisiche esistenti nell’area di intervento e inevitabilmente dovrebbe essere integrata nei piani la “quarta dimensione” (Bishop e Williams, 2012); la variabile “tempo”.

## Conclusioni

E torniamo così alla domanda di partenza: il non pianificato può essere pianificato? Nonostante l’apparente contraddizione, il progetto di ricerca in corso pretende rispondere a questa questione. I casi di studio fino ad ora analizzati dimostrano che, oltre ad essere spazi e processi intrinsecamente preziosi, le attività temporanee rappresentano una forte energia latente che può essere approfittata per capacitare gli individui e la complessità urbana.

Il temporaneo può essere un potente strumento per l’affermarsi di nuove teorie e pratiche di pianificazione capaci di questionare e sfidare le strategie attuali di lungo termine che, con difficoltà, stanno confrontandosi con cambiamenti accelerati e con incertezze politiche ed economiche sempre più manifeste. Una gestione urbana nuova che promuove cambiamenti piccoli e temporanei, ma con l’enorme potere di generare trasformazioni grandi e durevoli.

1. Il termine “deterritorializzazione” indica una progressiva e generalizzata perdita di rilevanza della localizzazione di un territorio dato, per quanto riguarda le attività, sia per quanto riguarda le relazioni umane. Il termine ha trovato una peculiare applicazione nella filosofia di Gilles Deleuze e Felix Guattari: deterritorializzazione si riferisce all’indebolimento della dimensione spaziale della vita in società e al rafforzamento delle virtualità. Quindi, il concetto serve a definire processi che decontestualizzano un certo numero di rapporti stabiliti, li rendono virtuali e li preparano per nuove relazioni in virtù di un’operazione di ri-territorializzazione. In questo senso, è comune considerare la deterritorializzazione come un tonico della postmodernità, società in rete, flussi e ibridità culturale. Il processo di deterritorializzazione presuppone la sua integrazione in una territorializzazione precedente che è il concetto di incontro, di connessione al territorio.

## References

- Allegrì, A. (2016) *La dimensione urbana del commercio. Lisbona 1970-2010*. Maggioli Editore.
- Barata-Salgueiro, T., Cachinho, H. (2011) *Retail Planning for the Resilient City*. CEG, Instituto de Geografia e Ordenamento do Território, Universidade de Lisboa.
- Braudel, F. (1990) *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II*, Vols 1 y 2, Paris: Armand Colin.
- Chase, J., Crawford, M., Kaliski, J. (2008). *Everyday Urbanism: Expanded*. New York: The Monacelli Press.
- Chung, C.J., Inaba, J., Koolhaas, R., Leong, S.T. (ed.) (2002) *Project on the City 2 - Harvard Design School Guide to Shopping*. Köln-London-Madrid-New York-Paris-Tokyo: Taschen.
- Crawford, M. (1992) *The World in a Shopping Mall*. In Sorkin, M., eds, *Variations on a Theme Park*, 3-30. New York: Noonday Press.
- Chase, J., Crawford, M., Kaliski, J. (2008) *Everyday Urbanism: Expanded*, The Monacelli Press.
- Bishop, P., Williams, L. (2012) *The Temporary City*. Oxon – New York: Routledge.
- de Certeau, M. (1988) *The Practice of Everyday Life*, Berkeley: University of California Press.
- Karen, F., Stevens, Q. (2006) *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*. Routledge.
- Koolhaas, R., (2007) *JunkSpace (Espacio Basura)*. Barcelona: Gustavo Gili.
- La Varra, G. (2001) *Post-it City: los otros espacios públicos de la ciudad europea*. In AAVV, *Mutaciones*. Barcelona: Actar / arc.
- Oswald, P., Overmayer, K., Misselwitz, P. (2013) *Urban Catalyst: The Power of Temporary Use*. DOM publishers.
- Pirenne, H. (1939) *Les villes du moyen âge. Essai d’histoire économique e social*, Bruxelles.
- Sennet, R. (2015) *The world wants more ‘porous’ cities – so why don’t we build them?* <https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/27/delhi-electronic-market-urbanist-dream>
- Smiley, D. (2003) *Shopping mall: storia dell’idea vincente*. History of the Victor: Constructing Shopping. In *Lotus Magazine*, Shopping, n.118, 4-25. Milano: Editoriale Lotus.

## Felicità e paesaggio culturale: una possibile interazione

Diana Arcamone, Immacolata Caruso, Tiziana Vitolo

### Premessa

Lorenzo il Magnifico attraverso le sue opere sosteneva che tutti gli uomini fossero venuti al mondo con un'innata sete di felicità, alla quale era lecito aspirare; allo stesso tempo ammetteva quanto fosse difficile riconoscerla e raggiungerla. In effetti, il concetto stesso di felicità ha subito innumerevoli cambiamenti a seconda dei luoghi, delle culture, dei tempi e degli ambiti nei quali è stato declinato per cui appare senza dubbio difficile darne una definizione univoca. In particolare, il compito risulta ancora più complesso se si cerca di associare la felicità alla cultura e, quindi, al paesaggio culturale. Etimologicamente la parola cultura proviene da "coltivare" soprattutto se viene riferita ad un territorio mentre, sul piano semantico, in relazione all'uomo, essa esprime anche la cura necessaria per sviluppare il sistema di valori che una cultura racchiude. D'altra parte, il patrimonio culturale, oggi oggetto di un intenso dibattito, va interpretato come il segno dell'identità culturale di un popolo, come testimonianza della sua storia e della sua arte. A questo proposito, nell'ambito della 15a Conferenza dei Ministri di Giustizia del Consiglio di Europa, tenutasi ad Oslo il 17-19 giugno 1986, gli esperti incaricati di dare una definizione giuridica di ciò che viene considerato "Ambiente", hanno fatto riferimento al patrimonio culturale e al paesaggio culturale, vale a dire ai beni storico-artistici materiali e immateriali che rappresentano l'ambiente costituito dall'uomo, come testimonianza non cancellabile della sua storia e delle sue tradizioni. In tale definizione, il patrimonio culturale è inserito nell'ambiente naturale del paesaggio, sottolineando la natura globale e unitaria del concetto di "Ambiente", riferito alle sue componenti che vengono presentate sia in interazione che in interdipendenza, in quanto considerate essenziali per la sua stessa esistenza (Abrami 2001). Allo stesso tempo, paesaggio e patrimonio culturale, nel quadro

di questa definizione, diventano una risorsa economica, ecologica, politica e sociale, fondamento dell'identità collettiva. Ma allora qual'è il rapporto tra felicità, bellezza del paesaggio culturale, società, politica ed economia? Il tentativo di dare una risposta a tale quesito si lega senza dubbio alla complessità del concetto associato alla descrizione della felicità e/o del benessere in senso lato, oggetto di una riflessione che vede impegnati da sempre studiosi ed intellettuali, riflessione nella quale sono stati identificati molteplici fattori capaci di definire il grado di soddisfazione di un individuo così come quello di intere comunità. Secondo alcuni studiosi tra cui Philip Morrison della *Victoria University* di Wellington, Nuova Zelanda, esiste empiricamente una correlazione inversa tra benessere soggettivo e agglomerazione urbana con le grandi metropoli che registrano un differenziale negativo rilevante in termini di soddisfazione nella vita rispetto ai piccoli centri e alle aree rurali (Morrison & Weckroth 2017). Su tali basi, la felicità non dipende solo da fattori personali e genetici (rispetto ai quali, ad esempio prima decresce e poi risale con l'età), né tantomeno dalla disponibilità economica (considerato che aumenta fino ad una certa soglia di reddito ma poi ne è indipendente e conta di più il confronto con gli altri che il livello di ricchezza assoluto), ma è anche legata al luogo dove viviamo, alla città e alle conseguenze derivate dal processo di urbanizzazione in corso in questi decenni nel mondo. Chiarire i differenti significati attribuiti al concetto di felicità diventa, pertanto, fondamentale per poter capire i diversi approcci assunti dalla scienza economica e sociale nel "misurarla" con l'obiettivo ultimo di raggiungere lo sviluppo e il benessere delle diverse nazioni e delle comunità che le abitano.

### La felicità: alcune interpretazioni

Un'analisi del concetto di felicità non può prescindere dalla ricerca dei metodi utilizzati per ottenerne valori di carattere sia quantitativo che qualitativo. La storia del pensiero filosofico contemporaneo presenta due principali interpretazioni del concetto di felicità. In riferimento alla prima, la cosiddetta concezione edonica, si ravvisano i contenuti del pensiero utilitarista collegati all'interpretazione fornita dal filosofo Jeremy Bentham mentre, per quanto concerne la seconda, la

concezione eudaimonistica, in essa si rileva una forte influenza del pensiero aristotelico. Nello specifico, la filosofia utilitarista associa il benessere individuale al concetto di utilità e, quindi, di felicità individuale. In tale contesto, la somma delle utilità individuali determina il benessere dell'intera collettività. Le diverse concezioni di utilità si sono arricchite nel tempo di nuove interpretazioni; fra queste, in particolare, si considera l'utilità in termini di realizzazione dei desideri e soddisfazione delle esigenze mentre un'ulteriore lettura si concentra sulla visione edonica. Secondo Bentham, la felicità e il piacere coincidono e, sulla base di questo, si realizza la fusione fra filosofia dell'utilità e filosofia edonista (Bruni, Porta 2006). Il piacere per Bentham ha una forte valenza quantitativa piuttosto che qualitativa e rappresenta una sensazione omogenea che non contiene differenze. Secondo la concezione edonica, infatti, nella vita felice viene enfatizzato il piacere personale derivante dalle esperienze positive caratterizzate da diversi livelli di intensità. A differenza di quanto detto finora, nell'Etica Nicomachea di Aristotele<sup>1</sup>, la felicità, indicata con il termine *eudaimonia*, non coincide con la soddisfazione individuale e con il piacere unicamente personale ma fa riferimento alla relazione dell'individuo con il mondo. Secondo Aristotele, in particolare, la felicità è un concetto relativo in quanto consiste nella realizzazione della propria natura umana. Quest'ultima si differenzia da quella degli altri esseri viventi per la razionalità; di conseguenza la felicità per l'uomo consiste nelle attività che realizzano al massimo grado la sua natura razionale. Agire secondo ragione rappresenta, pertanto, una virtù. Un giudizio eudaimonico della propria vita è sempre necessariamente influenzato dal ricordo e dalla rielaborazione degli eventi che hanno segnato la vita dell'individuo (Kahne- man, Riis 2006). Aristotele distingue due modi di realizzare la propria natura razionale, a cui corrispondono due livelli di felicità e due tipi di virtù: 1) La massima realizzazione dell'uomo consiste nelle virtù dianoetiche (dianoia = conoscenza razionale), legate alla ragione e al pensiero. Solo pochi riescono a raggiungerle; 2) Il livello inferiore, invece, consiste nelle virtù etiche, che tutti possono raggiungere, legate al «costume» (éthos), cioè al controllo delle passioni mediante la ragione. Per l'uomo, la massima realizzazio-

ne della propria natura razionale consiste nelle virtù che riguardano l'esercizio della ragione, cioè le virtù dianoetiche, che sono la sapienza, l'intelligenza, la scienza, la saggezza e l'arte. In tempi recenti, la riflessione sul concetto di felicità ha indotto gli studiosi a distinguere tra *happiness* e *well-being*, ovvero tra i termini felicità e benessere. Questi concetti, pur essendo apparentemente simili, derivano da differenti tradizioni teoriche e culturali. Riguardo al concetto di *happiness*, così come sostenuto da Bentham, massima è l'attenzione rivolta al proprio benessere mentre il termine *well-being* coincide piuttosto con la visione aristotelica che pone in connessione l'ambiente e l'individuo in una sorta di equilibrio.

#### *Felicità, bellezza, economia*

Per quanto concerne più specificatamente il rapporto tra felicità ed economia, il concetto espresso dalla frase «la ricchezza non produce la felicità», pur se dibattuto sin dai tempi antichi, si riscontra in modo diverso anche nel pensiero economico moderno, a partire dal filosofo scozzese Adam Smith. In sintesi, egli sostiene che «il figlio del povero lavora giorno e notte per acquisire talenti superiori ai suoi concorrenti», nella convinzione errata che il ricco sia più felice o possieda «maggiori mezzi per la felicità» (Smith 1995). In realtà, seppure la capacità di godere dei beni è naturalmente equiparata, a fronte della maggiore capacità di consumo da parte del ricco rispetto al povero si verificherebbe un meccanismo di compensazione a favore di quest'ultimo, dovuto alle minori preoccupazioni e alle migliori relazioni sociali rispetto al ricco che vive costantemente in tensione per i suoi beni ed esposto all'invidia altrui. In seguito, anche gli economisti Arthur Cecil Pigou (1920), John Kenneth Galbraith (1958) e gli psicologi Brickman e Campbell (1971) sostennero l'utilità limitata del reddito sul benessere della persona e, più in generale, sul benessere sociale. Ma è nel 1974 che il dibattito si arricchisce di un autorevole contributo grazie a Richard Easterlin, professore di economia all'Università della California meridionale e membro dell'Accademia Nazionale delle Scienze, il quale, ricercando le cause della scarsa redistribuzione della crescita economica in epoca moderna, affermò che le variazioni di reddito e di ricchezza hanno un'incidenza solo limitata sulla felicità. In particolare, attraverso il cosiddetto

paradosso della felicità, egli dimostra come individui con un reddito più basso possano avere un livello di felicità più elevato. Il paradosso di Easterlin ha messo in crisi l'automatismo dei modelli di crescita misurati sulla base del Prodotto Interno Lordo (PIL), inducendo ad una riflessione economisti e psicologi su quali obiettivi raggiungere e su come perseguirli per rendere le persone più felici. Se, infatti, la felicità non si raggiunge grazie al benessere economico, appare necessario soffermarsi su quale debba essere il concetto di benessere sociale (*welfare*) in una società che ponga al centro di ogni decisione pubblica la persona e i suoi bisogni. In effetti, il paradosso rimanda alla necessità «economica» di ampliare le categorie di beni alle quali far riferimento nell'analisi della felicità. Più in particolare, si parla di beni relazionali, quali, ad esempio, il patrimonio affettivo e familiare e l'impegno civile connesso alla partecipazione alla vita sociale, al volontariato e alla politica della propria comunità. In un'analisi più ampia, inoltre, andrebbe considerato anche il patrimonio ambientale e le «esternalità» negative ad esso connesse difficilmente quantificabili. In tale direzione, l'economia dell'arte e della bellezza rappresenta senza dubbio un punto di contatto cruciale tra economia ed *happiness/wellbeing*. L'esperienza dell'opera d'arte e il benessere che si ottiene dalla sua fruizione e dalla contemplazione della bellezza può diventare un fatto economico, non solo in quanto legato alla fruizione, ma anche come elemento che assicura un più alto livello di *social welfare* in presenza di un più basso livello di reddito. In altri termini, assicurare ai cittadini la fruizione della bellezza, preservarla e valorizzarla è un modo per influire sul meccanismo stesso di formazione del benessere sociale (Marino 2003). Applicando il paradosso di Easterlin al benessere sociale di due città con diverso livello di reddito e diverso livello di bellezza, si può, dunque, affermare che gli individui siano più felici nella città che ha un più basso livello di reddito, ma un più alto livello di bellezza? Proviamo a saggiare tale ipotesi attraverso l'osservazione di alcuni dati empirici e delle metodologie che ne sono alla base.

#### **Misurare la felicità in economia sociale: alcuni dati e metodologie**

Il primo *World Happiness Report* che riporta la classifica internazionale della felicità è

stato pubblicato nell'Aprile del 2012, a supporto dell' *High Level Meeting on happiness and well-being* delle Nazioni Unite, presieduto dal Primo Ministro del Bhutan. In effetti, è proprio da questo piccolo Stato della catena dell'Himalaya che parte la rivoluzione contro il predominio del PIL e della crescita economica ad ogni costo. Il regno del Bhutan già dagli anni '70 ha, infatti, deciso di sostituire il PIL con il FIL, ovvero l'indice di Felicità Interna Lorda. Quattro i criteri principali per misurare il benessere della popolazione: la tutela dell'ambiente, la conservazione della cultura locale, il buon governo e uno sviluppo economico responsabile e durevole. Ma tra gli indicatori figurano anche la ricchezza dei rapporti sociali, l'istruzione e la salute dei cittadini. Tra i sostenitori più convinti di questa innovazione culturale figura il Dalai Lama che asserisce che, in quest'epoca caratterizzata da crisi multiple, abbiamo più che mai bisogno a livello nazionale e mondiale di un sistema economico che ci aiuti a perseguire la vera felicità. Sulla base di questa visione, il fine dello sviluppo economico dovrebbe essere, pertanto, quello di facilitare e di non ostacolare il suo raggiungimento. Di conseguenza, negli ultimi decenni in maniera crescente la felicità è stata considerata come la misura più adeguata del progresso sociale e un obiettivo importante della politica pubblica. In particolare, il *World Happiness Report*, elaborato dall'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) nel 2015 pone al primo posto della classifica la Svizzera, davanti a Islanda, Danimarca e altri paesi del Nord Europa. In esso si evincono per la prima volta gli effetti della crisi economica degli ultimi anni sulla soddisfazione di sé delle popolazioni più colpite: l'Italia scende al 50esimo posto perdendo 0,8 punti in una scala da 1 a 10, meglio della Grecia dove l'indice ha subito il maggiore calo al mondo, riposizionando il paese ellenico al 102esimo posto. In qualche modo, pertanto, attraverso la lettura di tali dati, si ribadisce l'impatto dell'economia sul benessere della società. Si evidenziano, tuttavia, anche le differenze regionali all'interno degli Stati, ponendo in luce soprattutto l'effetto negativo delle grandi città e quello positivo del «senso di appartenenza» territoriale. Altrettanto interessante appare l'esperienza italiana del Rapporto sul Benessere Equo e Sostenibile (BES), ovvero dei nuovi indicatori di benes-

sere equo e sostenibile, introdotti dall'Istat dal 2013 con 12 domini tematici: salute, lavoro e conciliazione dei tempi di vita, benessere economico, relazioni sociali, politica e istituzioni, sicurezza, benessere soggettivo, ambiente, ricerca e innovazione, istruzione e formazione, paesaggio e patrimonio culturale, qualità dei servizi. A questo proposito, tra i 130 indicatori specifici, è interessante sottolineare come siano inserite anche variabili relative al paesaggio e al patrimonio culturale, per affermare che la qualità della nostra vita dipende anche dalla bellezza intorno a noi, che non può più essere considerata un aspetto solo estetico della vita collettiva. Non solo, quindi, indicatori di reddito, lavoro, servizi ma anche aspetti soggettivi quali appunto la bellezza dei luoghi, il senso di identità, lo spirito di condivisione e la reciprocità. Per quanto concerne l'Italia, il più recente Rapporto BES 2016 presenta due importanti novità inerenti l'indagine sulle misure del benessere equo e sostenibile.

La prima riguarda l'inclusione degli indicatori di benessere tra gli strumenti di programmazione e valutazione della politica economica nazionale, come previsto dalla riforma della Legge di Bilancio<sup>2</sup>.

La seconda novità è costituita dall'approvazione da parte delle Nazioni Unite dell'Agenda globale 2030 per lo sviluppo sostenibile e dei suoi 17 obiettivi articolati in 169 target e oltre 200 indicatori, in linea con quelli presi in considerazione nel BES. Tra questi, particolare attenzione viene data a: 1) l'ambiente che, considerato come il capitale naturale che influenza il benessere umano in molteplici domini (sia direttamente attraverso le risorse, sia indirettamente attraverso i servizi) condiziona fortemente la vita dei cittadini grazie al piacere che ci dà il contatto con la natura; 2) il paesaggio, la ricchezza e la qualità del patrimonio artistico, archeologico e architettonico che hanno una rilevanza particolare nel caso italiano. Il diritto alla bellezza e la tutela del paesaggio, infatti, rientrano pienamente fra le missioni dello Stato come recita l'articolo 9 della Costituzione: "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione". Ma se, come rilevato precedentemente, l'ambiente nelle sue componenti naturali e antropiche e, più nello specifico, il patrimonio culturale e la sua tutela acqui-

stano più spazio nelle politiche pubbliche, qual'è la percezione dei cittadini verso i beni culturali e quale l'impatto di questi ultimi su di loro? A tale proposito, il Fondo Ambiente Italiano (FAI) ha commissionato all'Istituto *Human Highway*<sup>3</sup> una ricerca online "La geografia della felicità a portata di mano", con l'obiettivo non solo di misurare la conoscenza del patrimonio naturalistico, artistico e culturale del nostro territorio ma anche l'impatto e il coinvolgimento delle persone su tale tematica. La ricerca è stata svolta dal 17 al 26 luglio 2014 su 1.010 casi utili rappresentativi della popolazione internet italiana, residenti su tutto il territorio nazionale, maggiori di 15 anni di età e che si connettono alla Rete almeno una volta a settimana. L'universo d'indagine così definito si compone di 30 milioni di individui. Interessanti, ai fini di una migliore comprensione delle tematiche trattate nel presente lavoro, appaiono alcune delle principali evidenze emerse dall'indagine. Rispetto, ad esempio, alla conoscenza del patrimonio locale, nazionale ed estero solo il 5,3% degli intervistati dichiara di occupare il proprio tempo libero visitando palazzi, chiese o monumenti della propria regione. Il dato sale all'8% per chi vive in zone con più di 100 mila abitanti (solo 2,2% per le aree con meno di 10 mila) e si arriva al 12% se si considerano solo le persone fra i 45 e i 54 anni. Più si scende da Nord a Sud e più si visitano palazzi, chiese o monumenti della propria regione (3,5% al Nord Ovest vs. 7,5% per chi vive nelle isole). Il 14,5% degli intervistati visita i luoghi della sua zona almeno una volta al mese. Il 44% li visita meno di 3 volte l'anno o mai. La media è di 5,5 volte all'anno che arriva a 6 nella fascia 45-54 anni. La prima motivazione per cui non si approfitta del territorio in cui si vive è di carattere economico e si dà, quindi, la colpa alla crisi (33%) mentre il 28,3% non pensa nemmeno a questa possibilità perché semplicemente non gli viene in mente e il 24,8% non vive la sua zona come un posto in cui poter fare il turista. Al crescere dell'ampiezza del centro abitato, vengono considerati sempre più cari i luoghi del proprio territorio. Pur dichiarando di conoscere meno il patrimonio estero, si ha un'idea che sia meno degradato (4,7 in una scala da 0 a 10, dove 10 significa «molto degradato») di quello nazionale (6,8) o locale (6). Chi vive al Sud e Isole dichiara un maggior degrado del patrimonio locale (6,9), a differenza del

Nord Est (5,3) e soprattutto del Centro (4,9). Per quanto concerne, invece, le emozioni generate dalla fruizione del patrimonio culturale, la quasi totalità del campione (97,3%) è d'accordo sull'affermazione «la bellezza del paesaggio genera felicità». Sebbene, infatti, le emozioni provate davanti a un paesaggio incontaminato, a un bene ben conservato o a un'opera d'arte siano molteplici, la più citata in assoluto è la felicità: un italiano su 5 la cita spontaneamente insieme all'estasi, la serenità, il relax, l'emozione e l'incanto. In tale contesto, però mentre gli uomini si sentono orgogliosi e ricchi, le donne sono più spesso felici, serene, sognanti e riflessive. I più giovani esprimono più di frequente degli altri senso di spensieratezza, libertà, felicità e relax. I 25-34enni fanno riferimento anch'essi a relax e libertà ma citano anche un senso di noia. Dai 35 anni in su si prova più spesso fascino, attrazione, ammirazione e curiosità. Oltre i 54 anni ci si sente pieni, contenti, vivi, calmi e partecipi della bellezza dei posti. È significativo, inoltre, il fatto che le espressioni usate per descrivere le emozioni negative provate in relazione al degrado del territorio siano molto minori rispetto alla grande varietà utilizzata per le emozioni positive e che quelle prevalenti siano tristezza, dispiacere e delusione ma anche rabbia e disgusto. In particolare, gli uomini provano un senso di frustrazione e rabbia mentre le donne una sensazione di impotenza e desolazione. I più adulti (over 54) sembrano in qualche misura sentire sulle proprie spalle la responsabilità del degrado mentre tra i 25-44enni sembra più diffuso un atteggiamento di impotenza e rassegnazione. Molto interessanti appaiono, poi, i risultati relativi alla prospettiva della partecipazione in azioni concrete. Un intervistato su tre, infatti, sarebbe disposto a offrirsi come volontario un'ora a settimana pur di salvaguardare il patrimonio italiano. Si evidenzia nuovamente come le persone fra 45 e 54 anni siano più coinvolte sul tema. La scelta di offrirsi come volontario un'ora a settimana in questa fascia d'età arriva al 42,5%. Al Centro Italia chi sarebbe disposto a fare il volontario arriva quasi al 40%, mentre nel resto del paese la media è del 32%. Infine, l'85% degli intervistati pensa che i luoghi di interesse vadano vissuti e non solo visitati. A questo proposito, le due proposte più gradite sono i laboratori didattici/visite interattive (20,7%) e la possibilità di poter

dormire all'interno di questi luoghi (20,1%). Viceversa, solo il 15% pensa che i luoghi di interesse vadano semplicemente visitati ma si tratta essenzialmente di persone più anziane, soprattutto nei centri abitati di grosse dimensioni e nelle Isole. Dall'indagine complessiva, in ogni caso, si evince un radicato rapporto tra gli italiani e il paesaggio culturale.



Figura 1— Risoluzione A/RES/66/281 dell'Assemblea dell'ONU per un approccio più inclusivo, equo ed equilibrato alla crescita economica che promuova lo sviluppo sostenibile, l'eradicazione della povertà, la felicità e il benessere di tutte le persone

### Considerazioni conclusive

In conclusione, i dati offerti dal FAI così come quelli più recenti prospettati nell'ambito del *World Happiness Report* e del BES indicano ancora una volta la complessità dei fenomeni trattati, evidenziando la molteplicità delle variabili che intervengono nell'analisi della felicità e del suo raggiungimento, nonché delle sue connessioni con il patrimonio culturale. In definitiva, prevale la tendenza in base alla quale la felicità dipende dallo "stare bene" degli individui all'interno di una società e che ciò non possa prescindere dalla promozione dei pilastri del cosiddetto FIL, ovvero dalla promozione di uno sviluppo equo e sostenibile, dalla preservazione e dal sostegno dei valori culturali, dalla tutela dell'ambiente e dal buon governo. Ciò è tanto più valido in un paese come l'Italia dove il patrimonio culturale costituisce uno dei punti di forza e dei principali motori di sviluppo. Allo stesso tempo, è necessario introdurre nel dibattito pubblico relativo alla tutela, gestione e valorizzazione dei beni culturali principi, strumenti e modelli organizzativi ispirati a tecniche di *governance* multilivello che, al contrario di quelle relative al *government*, sono caratterizzate da partecipazione, equità e apertura verso comunità territoriali e so-

cietà civile locale, facendo perno sulla collaborazione tra i diversi attori (istituzionali o sociali) ai fini della realizzazione di scopi di interesse generale. Rimane, inoltre, il convincimento che il benessere individuale non derivi esclusivamente da condizioni materiali quanto piuttosto dalla promozione di opportunità che permettano ai cittadini, soprattutto quelli più giovani, di scegliere come coltivare la propria personalità, i propri talenti per contribuire al "progresso materiale e spirituale della società", realizzando quella "fioritura della persona" che per l'economista Amartya Sen (2006) costituisce il vero fulcro della felicità, l'unico valore da misurare per saggiare il reale benessere di una comunità. In quest'ottica, la felicità privata, quindi, dipende dalla felicità pubblica e dalla possibilità delle singole persone di poter contribuire alla seconda. In tale direzione, essendo esse stesse parte del patrimonio culturale da conservare, tutelare e valorizzare, appare più che mai necessario creare le condizioni affinché possano prendersi cura delle altre persone e di beni comuni quali quelli storico-artistici materiali e immateriali per raggiungere una felicità non solo estetica ma anche comunicativa, relazionale, etica, emotiva, identitaria in senso lato.

1. L'Etica Nicomachea, raccolta di appunti di Aristotele, è considerato il primo trattato sull'etica come argomento filosofico specifico.
2. L'articolo 14 della riforma prevede che un apposito Comitato selezioni gli indicatori utili alla valutazione del benessere conformemente all'esperienza maturata a livello nazionale e internazionale. La normativa, inoltre, in base ai dati forniti dall'Istat, prevede che il Ministero dell'economia e delle finanze predisponga due documenti in relazione sia all'andamento nell'ultimo triennio degli indicatori di benessere che alle previsioni sulla loro evoluzione.
3. Human Highway è un istituto di ricerca specializzato nell'analisi dei servizi, della comunicazione e del marketing online. Maggiori informazioni su: <http://www.humanhighway.it>

### References

- Abrami A. (2001), *Storia, scienza e diritto comunitario dell'ambiente* CEDAM, Padova.
- Brickman P., Campbell D.T. (1971), *Hedonic relativism and planning the good society*, in M.H. Apley (Ed.), *Adaptation-level*.
- Bruni L., Porta P.L. (a cura di) (2006), *Felicità e Libertà. Economia del benessere in prospettiva relazionale*, Guerini e associati, Milano.
- Galbraith J.K., (1958), *The Affluent Society*, Penguin Business.
- Istat, *Rapporto sul Benessere Equo e Sostenibile 2016*
- Marino D. (a cura di) (2003), *Interazioni tra patrimonio culturale, centri urbani minori e sviluppo locale in Calabria*, ricerca FIRB, p.32, in [https://www.unirc.it/documentazione/materiale\\_didattico/597\\_2009\\_221\\_5442.pdf](https://www.unirc.it/documentazione/materiale_didattico/597_2009_221_5442.pdf).
- Morrison P.S., Weckroth M. (2017), *Human values, subjective wellbeing and the metropolitan region*, *Regional Studies*, DOI: 10.1080/00343404.2017.1331036.
- Kahneman D., Riis J. (2006), *Vivere e pensare di star vivendo. Due diverse prospettive*, in Bruni L., Porta P. L. 2006, pp. 59-94.
- Helliwell J., Layard R. and Sachs J. (edited by), *World Happiness Report 2016*, Volume I, update.
- Pigou A.C. (1920), *The Economic Welfare*, McMillan, Londra.
- Sen A. (2006), *La felicità è importante ma altre cose lo sono di più*, in Bruni L. e Porta P. L. 2006, pp. 39-58.
- Smith A. (1995), *Teoria dei sentimenti morali (1759)*, ed. it. Rizzoli.

## Horizontal Walking Shifting practices and emerging landscapes

Farzaneh Bahrami, Bartina Barcelloni  
Corte

### Abstract

Walking has recently attracted increasing scientific interest within different disciplines, namely, in sociological studies, urban literature, cultural and anthropological research, as well as in health and well-being fields: from walk as an essential part of the urban way of life and as a significant social activity (Joseph, 1998), as experience of the world, its techniques and rhythms (Ingold and Vergunst 2008), to assessment of the “environmental determinants of walking” (Ewing and Cervero 2010) and moment of bodily exercise and opportunity to tackle inactivity in urban lifestyles.

Such an increase in scientific interest has coincided and interplayed with the emergence - in cities - of practices and trends as the rise in walking and the decline in car use. While these trends have been observed - even if with considerable differences - both in compact and diffuse urban conditions, until today walkability as a project has been largely overlooked in the frame of diffuse cities. This paper, drawing from the awareness that the form of the contemporary city has radically changed, tackles the role and challenges of walking in what has been recently named: “Horizontal Metropolis” (Viganò, 2013). In such unprecedented “urbanized landscapes” (Secchi, 2011), characterized by a completely new ratio between built and open space, new systems of spaces are made available for a radical rethinking of urban life.

### A New Interest in Walking

Walking has recently attracted increasing scientific interest within different disciplines, in sociological studies, urban literature, cultural and anthropological research, as well as in health and well-being; from walk as an essential part of the urban way of life and as a significant social activity (Joseph 1998; Demerath and Levinger 2003; Thomas 2007), as experience of the world, its techniques and rhythms (de Certeau 1984; Ingold and Vergunst 2008; Edensor 2010), techno-

logies and gadgets facilitating it (Michael 2000; Ingold 2004) to assessment of the environmental determinants of walking (Saelens, Sallis, and Frank 2003; Saelens and Handy 2008; Ewing and Cervero 2010), moment of bodily exercise and an opportunity to tackle inactivity in urban lifestyles, or cultural and aesthetic practice (Davila 2007; Careri 2006). The increasing centrality of walking and of the the figure of the pedestrian in different disciplines and specifically in mobility and urban discourses follows the critiques of the use of the car during the second half of the twentieth century, both from a spatial and a social point of view, and, later on, discourses of sustainable development, as a response to energetic and environmental imperatives. Such trends have also challenged the old-age pejorative meaning of *Pedestrian*. As an adjective, *Pedestrian*, used to mean “lacking inspiration or excitement; dull” (Oxford Dictionary), “commonplace and unimaginati-

ve,” to be pedestrian was to be drab or dull, ordinary and unoriginal as if plodding along on foot rather than speeding on horseback or by coach” (Merriam Webster). To live a pedestrian lifestyle was, therefore, to live a monotonous, uneventful, unremarkable one. The *peons, pions*, pawns have always been at the bottom of a hierarchical system, and “have long dreamed of escaping the humiliation of having to use their own body to move in space,” (Lévy 2008). The negative connotations related to the concept of *Pedestrian* seem to vanish as the place and image of the one who travels on foot gradually transforms. The increasing interest in the theme of *walking* and in its practice goes together with the increasing value attributed to physical activity and to the renewed attention on the “body”. Daily physical activities are today measured, registered, and even shared through social networks by individuals, using fitness trackers, smartphones, and other accessories.

Figure 1 - Evolution of modal split of walking and car, as well as car ownership per household in compact and diffuse city between 2000-2010, Geneva canton, Switzerland.



In recent years running and jogging have become genuine trends in many cities, increasingly supported by mobile applications, coinciding with the emergence of the notion of Quantified Self (Till 2014; Rooksby et al. 2014), sporting communities and social networks. A simple indicator of such engagement is the increasing number of organized sport activities and events in cities. These trends confirm an increasing interest in bringing sports to and inside the city, increasing value of physical effort as opposed to a comfort defined in sedentary terms (Bahrami and Rigal, 2017). The increasing interest and motivation of both individuals and communities towards healthier lifestyles seem to open a completely new horizon of expectations and possibilities for what we look at today as the “City of the Future”.

In this frame, acknowledging the common historical origins and interests of city planning and public health, since early 2000s, researchers increasingly underlined the occurred disconnection between the two fields. Hence, a series of works began to emphasize the importance of reconnecting planning with the idea of public and private health<sup>1</sup>.

### Shifting Practices

As mentioned above, many city centers (characterized by dense “urban tissues”) are experiencing an observable rise of walking in their modal share, coupled with measures of public transport and households increasingly abandoning their cars in favor of pedestrian metrics.

When it comes to “urban dispersion”, however, this trend turns out to be more modest but still existing<sup>2</sup>. In Switzerland, for example, territories characterized by “urban dispersion” as those of the Lemman Region, although slowly, have begun to participate in a transition in mobility practices. This includes, for example, a general disinterest or delay in obtaining driving licenses (Rerat, 2016), a decrease in car mobility, as well as an increase in the modal split of walking. (see Figure 1).

The number of car per household is strongly related to the place of residence, increasing as urban density diminishes<sup>3</sup>. However, despite the prevalence of car ownership, the modal split of car in these territories (low density, dispersed) has decreased between 2000-2010, proving that car ownership does

not necessarily equal to its constant use. Such decrease in car-use has been accompanied by increased rates of walking from 16 to 28% in canton of Geneva and from 21 to 27% in canton of Vaud.

This paper hypothesizes that such “weak signs of change” could be symptomatic of a thorough transition from car dominance, of an inversion in use, presence and importance of the car in the urban realm and in the introduction of a new status for “walking”. Moreover, the presence of such “signs”, within non-dense urban landscapes trigger a completely new set of opportunities, enabling to thoroughly rethink the urban spaces and practices of tomorrow, and of what we now begin to consider a “City”.

### Emerging Urban Landscapes

In the last sixty years, urbanization has evolved dramatically, blurring the city/countryside divide and bringing about vast and complex territorial settlements of previously inconceivable size and population (Brenner, 2014; Burdett, 2008). Accordingly, many neologisms have emerged, clearly reflecting changing boundaries, morphologies and scales of human settlement patterns. Vast portions of the territory located outside historic centers, often in areas previously classified as “rural,” have experienced rapid urbanization processes (Buijs, Tan, & Tunas, 2010), which have led certain scholars to think in terms of “planetary urbanization” (Brenner, 2014). Up until the early 1990s, despite the fact that numerous and in-depth analyses were being conducted, the prevailing approach remained one of refusal, inurement and inertia as far as the dispersed city was concerned. Indeed, with the inversion of this trend and the recognition of open space as a structuring element for the city and the territory (Secchi, 1986; Viganò, 1999), the first half of the 1990s witnessed the beginning of a profound reconsideration of the role that “territories of dispersion” (Boeri, Metropolitan, Lanzani, & Marini, 1993; Munarin & Tosi, 2001; Viganò, 2001, 2004) might play, along with the attempt to posit them as the basis for the construction of an innovative urban principle. Bernardo Secchi and Paola Viganò recently (Viganò, 2013) named these very landscapes “Horizontal Metropolis”, an oxymoron in which “two contrasting terms are juxtaposed to conjugate the traditional

idea of Metropolis - the center of a vast territory hierarchically organized, dense, vertical, produced by polarization - with the idea of “horizontality”, a more diffuse, isotropic urban condition, where the borders between center and periphery blur” (Viganò et al., 2017).

In this frame, the assumption that some forms of urban dispersion, while entailing certain evident risks for the territory, can also represent a valid substrate for the construction of an innovative project for the city (Allen, 2003; McGee, 1991; Smets, 1986; Viganò, 2013), can be related, to some extent, to the role recently taken-on by open spaces. Such unprecedented urbanized landscapes are - in fact - characterized by a completely new ratio between built and open space (Brenner, 2009; Indovina, Fregolent, & Savino, 2005) recently considered crucial to the point of having reshaped the very concept of city (Bélanger, 2009; Berger, 2006, Viganò et al., 2017). This entails the idea that the contemporary city offers and will increasingly offer in the future (this kind of landscape is developing at a very fast pace in many regions around the world) types of spaces (extension, dimension, presence of vegetation, animals) that did not belong to the city of the past. Such spaces could allow the introduction of new practices in the “urban field”, able to take advantage of their remarkable “generosity”. Such a shift could deeply change the way in which we will all relate and move in the urban space of tomorrow.

Systemic comparative mapping of a set of “City Territories” at different scales (Viganò et al., 2016a, Viganò et al., 2016b) has proven the presence - in the urban fabric - of generous and high quality underused spaces. Such availability of large “in between” spaces (public property, often unused/underused) within the vast, low density, inhabited tissue could be capitalized upon to host new uses and support new practices for public life. Public gardens, systems of parks, tracks, routes, crossings could be imagined thanks to the transformation of a wide inventory of small to large-scale overlooked or underused spaces which could accommodate new uses and practices. A set of “light” spatial strategies/transformations could be put in place, able to capitalize on the “City-Territory”’s already existing, and all too often overlooked, signature strengths (Viganò et al., 2017).

Even if today low-density urbanity continues to be strongly associated with car dependency<sup>4</sup> (Masboungi, 2015) which goes together with the weakening of an “outdoor dimension”<sup>5</sup> (Solnit, 2001), by seizing upon new practices and new value of walking as an opportunity new spaces within the contemporary urban fabric could be envisaged.

### Towards new spaces for walking

Walking can be approached in many ways from walking as an aesthetic and cognitive practice, the kind of walking described by authors like J.J. Rousseau that conceives it as a moment of contemplation, animating and elevating ideas<sup>6</sup>, to walking as a means of transport, to move in space from a place to another, for practical reasons. Between the two extreme conceptions of walking, from a *cognitive experience* to a *concrete activity*, there exist a variety of modes, moods and motivations of and for walking, including walking as a highly valued physical activity, or as an opportunity for sharing space and time with other inhabitants - both human and nonhuman - of the “City”. Capitalizing on the emergence of new spaces inside the urban tissue, on the increasing interest in walking, and on the positive attitudes to integrate physical activity in urban commutes (Christie et al 2017; Bahrami and Rigal 2017) could mean imagining a territorial project for a new “walkability”. Such a project could go over and above consolidated established schemes as, for example, the construction of fragmented pedestrian “zones” or pedestrian streets in compact urban tissues, proposing instead an extensive and adaptable mesh of interconnected, open, and diverse spaces. Connecting dense with less- and non-dense urban tissues, such project would take advantage of the spatial diversity offered by the City-Territory to structure a new system of spaces, extending and integrating the Territory’s existing, dense deposit of natural and spatial capitals (Vigano, 2013), its articulated palimpseste (Corboz, 2001) of existing open and permeable surfaces.

This project, trying to work beyond the city-periphery dichotomy, would aim at generating new pockets of “urbanity” (Lévy, 1993) by “intensifying”, along and inside the territorial mesh, its multiple uses and by introducing new opportunities for both humans and non-human urban dwellers. While the

tracks and pathways would be connected to one another, minimizing slopes and level changes to facilitate the everyday walks, the topography - as other salient territorial and geographic figures - would be integrated and serve as “attractive” feature. Inside the large mesh, a recognizable network of connected routes, paths, tracks and permeable surfaces would thus extend including rather than excluding, recycling and capitalizing “under looked”, mistreated or underused. spaces in one, large “Territorial Garden”<sup>7</sup>.

While the so-called “networked city” tends to correspond to the ideal of minimizing physical effort – in which “transitions” are made from one point to the other in the shortest time – the city of meshworks would consist in a system of varied spaces, valuing not only departure and arrival points, but also the varied experiences of travel for itself and by itself.

In conclusion, beyond more or less convincing design proposals, “in depth” reflections on what new spaces for walking beyond the center-periphery dichotomy and between dense and non-dense urban tissues seem today to be paramount.

1. A 2001 Institute of Medicine report titled *Rebuilding the Unity of Health and the Environment* emphasized that the “environment” should be understood as the interplay between ecological (biological), physical (natural and built), social, political, aesthetic, and economic environments (Corburn 2004). In the same period, the first Walk21, an international conference on walking, in London in 2000 marked an important step in bringing walking into cities’ discourse, discussing it as a health emergency. In its “State of Health and Urbanism Report” Alan Berger (with the Center for Advanced Urbanism at MIT) states that today, the “nature of the relation between urban form and health, is still largely inconclusive” (Berger, 2013).
2. Within multiple aspects of walk as the subject of research, an important body is dedicated to environmental qualities and correlates of walk, how the built environment and neighborhood characteristics influence the willingness or reluctance to walk. A general consensus can be traced through the results of these studies both in transportation and urban planning literature as well as
3. While almost half of the households in dense urban tissues conduct a car-free lifestyle, in tissues of extended urbanization this number drops to less than one household out of ten; 7% in Vaud and 9% in Geneva. (MRMT 2010).
4. Masboungi (2015), addresses the question of the car in the context of the “City-Territory” (forms of dispersed urbanization), reviews recent territorial and regional plans and visions highlighting a lack of reflection, projectuality, methodology and governance in relation to on the evolution of the car dependency in “City-Territories” (Masboungi 2015, p.150).
5. In her book *A History of Walking* (2001), Rebecca Solnit associates the suburbanization trends of the first half of the twentieth century with the emergence of gyms as its corollary, as compensation for outdoors that were ceasing to exist. “If the suburb rationalized and isolated the family life, gym did it for exercise” (Solnit 2001:260). “And the most perverse of all the devices in a gym”, she writes, “is the treadmill: a device with which to go nowhere in places that there is nowhere to go” (2001:264).
6. “La marche a quelque chose qui anime et avive mes idées.” *Les Confessions* (1782-1789) Jean-Jacques Rousseau.
7. With “Territorial Garden” we intend an “ensemble” of open and permeable spaces identifying a specific space of potentiality.

## References

- Bahrami, F., & Rigal, A. (2017). Spaces of effort, exploration of an experience of mobility. *Applied Mobilities*, 2(1), 85–99.
- Bahrami, F. (2015). Walkability After the Car; looking into low-density urbanity. In *The Horizontal Metropolis: A Radical Project* (pp. 283–290). Lausanne: EPFL.
- Brenner, N. (Ed.). (2014). *Implosions/explosions: Towards a study of planetary urbanization*. Berlin: Jovis.
- Buijs, S., Tan, W., & Tunas, D. (Eds.). (2010). *Megacities: Exploring a sustainable future*. Rotterdam: OIO Publishers.
- Burdett, R. (2008). *The endless city*. London: Phaidon Press.
- Christie, D. P., Ravalet, E., & Kaufmann, V. (2017). *Walking in Switzerland: urban and not so leisurely*. Routledge.
- Corboz, A. (2001) *Le Territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon: Editions de l'Imprimeur.
- Corburn, J. (2004). Confronting the challenges in reconnecting urban planning and public health. *American Journal of Public Health*, 94(4), 541–546.
- de Certeau, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. (S. F. Rendall, Trans.). Berkeley, Calif.: University of California Press.
- Demerath, L., & Levinger, D. (2003). The Social Qualities of Being on Foot: A Theoretical Analysis of Pedestrian Activity, Community, and Culture. *City & Community*, 2(3), 217–237.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.
- Indovina, F. (1990). La città diffusa. In F. Indovina et al. (Eds.), *La città diffusa* (pp. 19–43). Venice: Daest.
- Indovina, F., Fregolent, L., & Savino, M. (2005). *L'esplosione della città: Barcelona, Bologna, Donostia-Bayonne, Genova*.
- Ingold, T., & Vergunst, J. L. (2008). *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Lévy, J. (1993). *L'espace légitime [Legitimate space]*. Paris: Presses de la Fondation nationale des Sciences Politiques.
- Lévy, J. (2008). Ville pédestre, ville rapide. *Urbanisme*, 359, 57–59.
- Michael, M. (2000). These Boots Are Made for Walking...: Mundane Technology, the Body and Human-Environment Relations. *Body & Society*, 6(3–4), 107–126.
- MRMT (Micro-recensement Mobilité et Transports 2010); *La mobilité des Genevois et des Vaudois*, EPFL Transportation, Center and Observatoire Universitaire de la Mobilité UNIGE, 2012.
- Rooksby, J., Rost, M., Morrison, A., & Chalmers, M. C. (2014). Personal tracking as lived informatics.
- In Proceedings of the 32nd Annual ACM Conference on Human Factors in Computing Systems (pp. 1163–1172). New York: ACM.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine: A Publication of the Society of Behavioral Medicine*, 25(2), 80–91.
- Secchi, B. (2011). La nuova questione urbana: Ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali. *Crios*, 1, 83–92.a
- Solnit, R. (2001). *Wanderlust: a history of walking*. New York: Penguin Books.
- Till, C. H. (2014). Exercise as Labour: Quantified self and the transformation of exercise into labour. *Societies*, 4(3), 446–462.
- Viganò, P. (2013). The Horizontal Metropolis and Gloeden's diagrams. *Two parallel stories*. *OASE Journal of Architecture*, 89, 94–103.
- Viganò, P., Barcelloni Corte, M., Cavalieri C., 2016a, *The Horizontal Metropolis. A Radical Project*, Atlases for the Venice Architecture Biennale Collateral Event
- Viganò, P., Barcelloni Corte, M., Cavalieri, C., 2016b, *The Horizontal Metropolis: a radical project*. *Anthos Magazine*, vol. 2, 20
- Viganò, P., Arnsperger, C., Barcelloni Corte, M., Cavalieri, C., Cogato Lanza, E., 2017, *Rethinking Urban Form: Switzerland as a "Horizontal Metropolis"*. *Urban Planning*. Vol 2, No 1.

## Nuovi paesaggi in quota negli interni urbani

Oscar Eugenio Bellini, Martino Mocchi

### Contestualizzazione

Gli spazi urbani “in quota” (1) rappresentano una dimensione di particolare interesse per interpretare la città contemporanea. Ciò appare ancora più vero alla luce delle molteplici conseguenze che producono non solo sull'assetto compositivo e sulla dimensione figurativa degli edifici, ma anche sulle forme dell'abitare, sui modi e sulla organizzazione complessiva del paesaggio urbano. La crescita di nuovi modelli abitativi, dotati di una ricca varietà di soluzioni riconducibili a balconi, logge, terrazze, tetti praticabili ecc., il miglioramento delle componenti tecnologiche che li rendono facilmente realizzabili, la molteplicità degli usi a cui si prestano configurano questi luoghi come dispositivi privilegiati con cui interpretare i profondi mutamenti in corso nella città contemporanea, relativamente alle trasformazioni di natura fisico-spaziale, sociale e culturale.

Uno degli elementi più esclusivi degli spazi in quota consiste nella possibilità di introdurre una dimensione sensoriale, percettiva, emozionale differente da quella che tradizionalmente caratterizza la città, avvicinando il modo di vivere urbano a un “neonaturalismo” (Nicolin, 2008), che ricollega elementi apparentemente più “originari” della vita umana. È sotto gli occhi di tutti il successo di tale ideologia nella produzione architettonica più recente: il balcone, e tutte le soluzioni a esso connesse, rappresenta un elemento sempre più incluso nell'estetica degli edifici, impiegato proprio nell'ottica di introdurre delle zone di filtro “a verde” fra l'interno e l'esterno dell'alloggio, arricchendo l'esperienza urbana di nuovi significati ed elementi. Grazie agli spazi in quota l'immagine dell'edificio diventa magicamente più “sostenibile”, lo stile di vita dei suoi abitanti più “olistico”, l'intervento architettonico meno “impattante” e più “ecologico” (Fig. 1).

Si comprende immediatamente come i termini in questione non siano interpretabili in una prospettiva univoca, rimandando nel dibattito contemporaneo a molteplici e differenti posizioni. Da un lato fanno riferimento al tema del bilancio puramente ambientale

energetico dell'intervento antropico, che come noto rappresenta ormai un imperativo categorico, vista la necessità di permettere la continuazione delle condizioni della vita sul pianeta. Dall'altro si legano a una più complessiva considerazione della qualità della vita nel grigiore della città, come risultante di una serie di elementi che non possono prescindere dalla dimensione relazionale, sociale, etica, culturale e civica. La diffusione degli spazi aperti in quota e la loro integrazione dell'elemento "verde" assumono in quest'ottica un duplice significato, risultando da un lato un paradigma determinante per la qualità complessiva dello spazio urbano, permettendo di intervenire su alcuni indicatori di inquinamento che sempre più hanno un impatto decisivo sulla salute umana (riduzione del livello di CO<sub>2</sub>, abbattimento del Pm<sub>10</sub>, mitigazione dell'isola di calore ecc.). Dall'altro rischia di rappresentare un'ideologia un po' troppo onnipervasiva, basata su assunti piuttosto acritici che riducono il significato della vita in città a una questione di bilancio esclusivamente ambientale e di adattamento, con il rischio di fornire il pretesto e la giustificazione a interventi che producono delle evidenti contraddizioni rispetto ad altri ambiti (culturale, economico, sociale, politico ecc.).

### **I paesaggi in quota nel paesaggio urbano**

La nascita della città si colloca storicamente come la conseguenza della ricerca da parte dell'uomo di un ambiente in grado di proteggere dai pericoli esterni della natura (Mumford, 2007). Fin dalle sue origini il carattere dello spazio urbano si contrappone a quello dell'ambiente naturale, caratterizzandosi come il risultato di una separazione non solo estetica ma anche etica, ideologica e simbolica. Dove era la città, lo spazio veniva strutturato sulla base di regole ben precise, di gerarchie spaziali che riflettevano un'organizzazione morale, una struttura sociale di cui il territorio esprimeva i segni e le appartenenze. Al di fuori, viveva una natura "al di là del bene e del male" – per riprendere l'aforisma di Nietzsche – regolata da valori e da meccanismi che non rispondevano ai criteri della morale umana. E che per interfacciarsi con le attività antropiche richiedeva da parte dell'essere umano un sapere specifico che sapesse comprendere gli equilibri e le condi-

zioni che ne permettevano la riproduzione. Per millenni tale modello è stato perpetuato, come dimostrano le molte raffigurazioni da cui emerge la contrapposizione tra gli ambienti urbani e quelli esterni, distinti per colori, ritmi, materiali differenti. Ancora in epoca rinascimentale, per esempio, le "Città ideali" raffigurano modelli di città in cui a dominare è il principio ortogonale e assiale, sostenuto da una rigida organizzazione prospettica che regola la distribuzione degli edifici e la loro struttura interna. Nella celebre tavola conservata nella Galleria Nazionale delle Marche a Urbino tali principi sono resi ulteriormente evidenti dalla pavimentazione e dalla presenza del battistero circolare al centro della scena. In quelle di Baltimora e di Berlino sono i tratti dell'interno e dell'esterno urbano, la contrapposizione tra la verticalità e l'orizzontalità dei suoi elementi a definire il carattere dell'inquadratura. Tra i materiali impiegati c'è un'assoluta predominanza della pietra e del mattone, utilizzati in modo del tutto artificiale e differente dalla situazione naturale. In maniera ancora più evidente, la contrapposizione tra spazio urbano e spazio agreste emerge dall'"Allegoria del buono e del cattivo governo" di Lorenzetti, in cui è possibile riscontrare la diversa concentrazione abitativa tra i due ambiti, la differenza tra i ritmi e i modi dell'attività umana, per cui da un *intra-muros* si evince la predominanza dell'attività sociale, di intrattenimento, e dall'altra, quella *extra-muros*, più dura legata al lavoro agricolo e al mondo agreste. Si può notare l'assenza di sovrapposizione tra le diverse concezioni sociali e culturali, che rimangono confinate nel proprio ambiente specifico, pur in una complessiva complementarietà tra le funzioni e le attività produttive ed economiche, ben espressa dal traffico in ingresso e in uscita dalla città. Prendendo in considerazione alcuni modelli che prefigurano lo sviluppo della metropoli contemporanea è possibile notare l'ampia differenza che caratterizza la visione attuale rispetto a quella che abbiamo descritto: oggi il confine tra lo spazio della natura e quello dell'artificio risulta del tutto indebolito, in nome della ricerca di una "continuità" che arriva ad assumere l'elemento naturale come uno dei materiali stessi della costruzione della città e della sua architettura. Ci troviamo di fronte a un ribaltamento quasi paradossale del paradigma originario, una vera e pro-

pria contraddizione per cui al posto dell'uomo che si difende dalla natura costruendo la città, è la natura a cercare un riparo dalla progressiva espansione umana, tentando di mantenere i propri ambiti "privati" in cui esprimere il proprio carattere originario e reale.

Una delle conseguenze più evidenti della progressiva inclusione della natura nei contesti urbani è da individuare nella perdita del carattere specifico dell'elemento naturale. Posto in continuità con le attività e con gli spazi della nostra vita, il "verde" si spoglia dei suoi tratti "reali" per moralizzarsi, per «addomesticarsi» (secondo la felice espressione di Jane Jacobs, 2009) sulla base di esigenze e di volontà propriamente umane. Gli spazi in quota diventano così l'espressione più immediata di tale tendenza: posti sul ciglio delle nostre abitazioni, essi permettono lo sviluppo di una natura "in casa", una natura "artificializzata" (oggi si parla di "verde tecnologico") che da un lato migliora l'esperienza del vivere in città ma dall'altro la rende meno controllabile e sicura. Sul balcone va bene il verde, purché non favorisca l'ingresso di insetti all'interno delle abitazioni, vanno bene i fiori a patto che non attirino gli animali indesiderati, vanno bene le piante purché non crescano e non richiedano particolare manutenzione durante l'anno.

Non si tratta quindi di rilevare la scomparsa del naturale dall'ambito urbano, che viene sempre più ricercato e favorito, ma di comprendere i nuovi meccanismi che ne stanno alla base e le possibili conseguenze che vengono prodotte da tali innaturali manipolazioni.

La valenza "verdolatrica" (2), come è stata definita, diventa così il nuovo marchio della globalizzazione, un'ideologia sempre più pervasiva che tende a massificare i modelli dello sviluppo urbano in ogni ambito del globo. A fronte dell'immagine dell'edificio a sviluppo verticale (o a esso sovrapposta e integrata) si va affermando quella del "verde", un colore che sembra rappresentare di per sé un sinonimo di qualità urbana, di felicità civica, di salubrità dello spazio e dei suoi abitanti. L'affermazione di tale soluzione va rafforzando l'urgenza di ricollocare il tema dello sviluppo urbano all'interno di un dibattito disciplinare strutturato e informato, che non rinunci a considerare le ampie implicazioni che potrebbero derivare dall'assunzione acri-

tica di un connubio che sta rischiando di assumere un carattere puramente ideologico. I possibili scenari critici entro i quali è possibile far maturare la riflessione interessano l'orizzonte paesaggistico, quello etico, quello sociale e quello architettonico-urbanistico.

### L'orizzonte paesaggistico

La crescita dello spazio in quota all'interno dei contesti urbani avviene come il prodotto della diffusione di una serie di episodi puntuali, singolari, che maturano autonomamente, producendo delle conseguenze sulla "immagine" della città. In altra sede è stato possibile classificare, attraverso un approccio tassonomico, la natura e le caratteristiche di questi ambienti, che si caratterizzano per una diversità di forma, di dimensione e di funzione (Bellini, Mocchi, 2017). In questo contesto, l'intento è provare a inquadrare la trasformazione nel suo carattere complessivamente paesaggistico, considerando le conseguenze che vengono favorite rispetto all'immagine della città.

Nel passare dalla dimensione puntuale e singolare del "balcone" a quella del paesaggio si produce uno scarto interpretativo che non ha solo a che fare con l'allargamento della scala di riferimento, ma che implica un cambiamento dei fondamenti coinvolti.

Con l'emergere del paesaggio il fattore individuale si perde, la relazione singolare tra il soggetto e l'oggetto di riferimento lascia spazio a uno scambio che per essere spiegato deve attingere alla terminologia dell'atmosfera, dell'emozionale, del simbolico. Il carattere più peculiare del paesaggio, in questo senso, non interessa soltanto un orizzonte oggettuale, un insieme di "cose", ma anche – e forse soprattutto – uno sfondo culturale che, in un certo senso, "rende possibili" tali cose. La nascita del paesaggio non è quindi conseguenza del carattere di uno spazio esterno, di un "mondo" che cambia fuori di noi, ma di un "tra", di un punto di contatto che "accade" nella relazione tra le cose e l'apparato concettuale – individuale o collettivo – che viene usato per interpretarle (3).

Questo ci porta a concludere che per comprendere i fattori in gioco nel processo di trasformazione del paesaggio urbano non è sufficiente considerare il cambiamento estetico dell'immagine della città, ma risulta determinante confrontarsi anche con la costruzione dei nuovi punti di vista, delle nuo-

ve prospettive e dei nuovi riferimenti che in essa vengono inaugurati, formandone il senso e il significato.

Risulta interessante, per spiegare questa dinamica, considerare la nascita stessa del concetto di "paesaggio urbano", che avviene come conseguenza del cambiamento dell'orizzonte interpretativo con cui si è cominciato a osservare la città.

Il cambiamento di *status* che da un certo punto in avanti cominciano ad assumere proprio quegli ambienti in quota legati alla residenza, fino a pochi decenni prima destinati alla sola servitù domestica, inaugura il riconoscimento di nuovi punti di osservazione sulla città, che la fanno emergere come paesaggio. Laddove l'apparato oggettuale, le "cose" della città rimangono di fatto immutate, è il diffondersi di un certo tipo di sensibilità intellettuale-bohemienne che conferisce agli ambienti del sottotetto, ai balconi, agli abbaini, un nuovo significato culturale e simbolico, che porta alla riabilitazione estetica dello "sguardo" che da essi viene reso possibile. La prospettiva dall'alto spezza il legame individuale che si stabilisce, nella normale esperienza urbana, tra il soggetto e gli elementi che lo circondano, fondato su dei costrutti simbolici che associano a ogni spazio una specifica funzione e uno specifico uso, per fare emergere una dimensione che si carica di nuovi significati: la vista dell'orizzonte, la distensione, la contemplazione.

Tale prospettiva viene ben presto formalizzata e restituita alla cultura di massa attraverso il canale dell'arte (4), come dimostra nel modo forse più emblematico la poesia "Paesaggio" di Baudelaire, in cui il poeta si ritrae «col mento tra le mani, dalla mia mansarda» a osservare riflessivo «il laboratorio dove si canta e si ciarla, / le ciminiere e le guglie, alberi della città e i grandi cieli che / fanno sognare d'eternità» (Baudelaire, 1987).

La trasposizione di questo scenario nella realtà contemporanea proietta la riflessione sullo sviluppo dello spazio in quota oltre una visione esclusivamente energetica: quali nuove prospettive e quali nuovi punti di vista sulla città vengono favoriti da questi elementi?

A quali nuovi significati collettivi essi danno origine? Quali nuove tendenze sociali, civiche, ambientali verranno promosse?

### Incognite sociali, architettoniche, urbanistiche

Il fatto che l'architettura contemporanea stia attraversando un momento di evidente indebolimento sul piano della sua "teoria", trova riscontro nell'attuale forte crisi disciplinare (Gregotti, 1999). Si tratta di una situazione rilevabile grazie molteplici fattori, tra cui *in primis* la dimensione sempre più complessa dei processi di crescita e di sviluppo della città, che tendono a rendere superfluo un sapere disciplinare sedimentato rispetto a fenomeni dimensionalmente differenti. In secondo luogo questa situazione è da attribuire alla relativa rinuncia, da parte della competenza professionale, a una propria tensione teleologica, alla possibilità di svolgere un ruolo di guida e di orientamento dei processi in corso. Di fronte a questo stato di cose, l'esito potenzialmente più pericoloso è quello di una rassegnata accettazione del fatto, che produrrebbe il ritiro dalla continua ricerca e dal tentativo di perfezionamento degli strumenti della disciplina, a vantaggio di un approdo nel terreno più sicuro dell'"immagine di consumo", garanzia di approvazione popolare e – detto un po' provocatoriamente – anche di vendita. L'utilizzo dell'elemento naturale gioca in questo senso un ruolo delicato, a tal punto da diventare il pretesto e la giustificazione morale di una ragione progettuale indebolita e incapace di esprimere una visione e una traiettoria sicura dell'evoluzione dello spazio.

Laddove l'architettura era il gioco "sapiente, rigoroso e magnifico" dei volumi sotto la luce del sole, secondo la fortunata definizione di Le Corbusier, oggi diventa l'arte del *camouflage*, del "nascondimento", della ricerca dell'edificio "a impatto zero". Termini che rendono evidenti i nuovi imperativi che sottendono una prassi del progetto sempre più orientata a realizzare delle forme di ibridazione dell'artificiale con il naturale, sempre più impegnata a non prendere posizione nei confronti dell'evoluzione di modelli che sarebbe suo compito controllare e guidare. Ma quali sfide si pongono a questa architettura che nasce per essere nascosta o mascherata, per non essere vista? Non c'è il rischio, con questo, di rinunciare a misurarsi con l'ampio insieme di conseguenze e di ricadute – e proprio per questo anche di opportunità – che l'intervento architettonico produce sul territorio, influenzando i modi di vivere,

di abitare, di relazionarsi tra gli individui e l'ambiente?

Alcuni anni fa, a corredo di un articolo del 2001, Beatriz Ramo (Ramo + STAR, 2011) elaborava provocatoriamente delle immagini di alcune celeberrime architetture "inverdite", tra cui il *Pantheon* o la *Ville Savoye*, con il chiaro obiettivo di mettere in evidenza l'effetto paradossale che la commistione tra l'elemento naturale e quello artificiale potrebbe produrre in alcuni casi. Risulta quanto mai evidente da queste immagini come il valore dell'architettura non possa essere misurato se non sulla base di un sistema di relazioni, alla luce di un contesto specifico in cui il dialogo tra la nuova costruzione e la preesistenza avviene a livello dimensionale, cromatico, materico, simbolico. Va da sé, naturalmente, che talvolta la ricerca del "nascondimento" possa essere la via migliore per stabilire queste relazioni: non sono rari, in questo senso, gli esempi in cui una ragione progettuale consapevole ha deciso di utilizzare la soluzione "verde" per favorire determinate conseguenze ambientali, percettive, paesaggistiche. Ma non sono nemmeno così saltuari i casi in cui l'utilizzo dell'elemento diventa il pretesto per armare di una patina di "sostenibilità" progetti che sembrano mancare di una chiara visione strategica, quando non essere sostenuti da logiche palesemente condannabili. Una delle immagini più significative proposte dalla Ramo raffigura l'ingresso del campo di concentramento di Auschwitz ricoperto di rampicante vegetale e di altro materiale verde. Siamo sicuri che questo semplice *escamotage* permetterebbe di considerare più accettabili – alla luce dell'apporto ecologico che la struttura produrrebbe sull'intorno – i motivi etici, sociali, simbolici che danno origine alla costruzione? Siamo sicuri che l'impatto ecologico del verde sarebbe sufficiente a giustificare le altre ragioni che sottendono la fabbricazione dell'edificio?

Dietro allo sviluppo dello spazio verde della città si nascondono anche degli interrogativi di stampo sociale: al di là del generico benessere che questi dispositivi introducono nella vita domestica, si intravede la possibilità di un complessivo cambiamento del modo di abitare la città e di vivere il suo spazio pubblico. Se il giardino si trasferisce all'interno dell'alloggio, se lo spazio del gioco e dello svago prende forma sul balcone di casa, se la

"natura" entra a far parte in modo esclusivo della residenza privata, quali conseguenze vengono prodotte sulla qualità e sul significato dello spazio collettivo? Se le abitudini abitative si privatizzano diventando sempre più indipendenti da una struttura sociale organizzata, a quali nuove necessità dovranno rispondere il parco, la piazza, il giardino urbano? Che fine fa l'idea di città come luogo di vita collettiva privilegiato che anima e sostiene la integrazione sociale e culturale? Si tratta di questioni che, pur implicando aspetti che trascendono il nostro tema, possono essere illuminate dalla considerazione degli spazi in quota, che spesso assumono il carattere di ambienti indipendenti e autonomi dalla vita della città. Laddove il balcone sette-ottocentesco aveva come suo interlocutore privilegiato l'esterno, svolgendo una funzione ben precisa di "scenografia" nell'apparizione pubblica della famiglia borghese e ponendosi come un punto di osservazione sullo spazio urbano e al contempo come un luogo permeabile e accessibile (in termini visivi) a esso, oggi la relazione tende a risolversi prevalentemente all'interno. Lo spazio in quota diventa una barriera che isola l'appartamento dalla strada o dalla piazza pubblica, proiettandolo tutt'al più nella direzione di un non meglio definibile "orizzonte" o "panorama", anch'esso incarnazione di una naturalità idealizzata e poco attinente alle logiche del vivere la città. *Buffer zone* tra intimità domestica e spazio collettivo. Filtri che oltre a surrogare gli spazi pubblici della città, contribuiscono a esacerbare quell'individualismo intimistico rilevato dalla sociologia urbana per cui la gente cerca nella sfera privata ciò che le viene negato in quella pubblica (Sennett, 1982).

Risulta significativo, in questo senso, considerare la recente diffusione di nuovi ambienti "ibridi", che vanno oltre la sfera dell'alloggio privato senza però arrivare a rappresentare degli spazi pubblici a tutti gli effetti. Si pensi all'ormai molto diffuso fenomeno dei *rooftop garden*, spesso accessibili anche dal pubblico esterno all'edificio, sempre più interessati dalla presenza di funzioni collettive legate allo sport, alle attività per bambini, all'agricoltura sostenibile, alla ristorazione (5). Nuovi suoli che prendono forma sulla sommità degli edifici o anche ai piani intermedi, sotto forma di terrazze, di porticati in quota, di serre o di logge comuni (6). Si tratta

anche in questo caso di fenomeni che vanno definendo delle nuove relazioni tra lo spazio urbano e quello privato o semi-privato, favorendo delle dinamiche che in un primo senso sembrano in grado di valorizzare la qualità dell'esperienza urbana nel suo complesso, ma dall'altro necessitano un'adeguata riflessione sui conseguenti cambiamenti che vengono prodotti sul tessuto più consolidato della città, all'interno di quegli ambiti che vanno a indebolirsi del loro valore collettivo, del loro interesse civico, delle loro possibilità attrattive e aggregative nei confronti della popolazione.

Tali fenomeni possono essere interpretati all'interno di una visione più strettamente urbanistica, legata al ruolo che la diffusione degli spazi in quota possono svolgere – sia in termini formali sia funzionali – rispetto ai dilaganti processi di dispersione del tessuto della metropoli contemporanea. Di fronte a una situazione in cui il termine *sprawl* sembra rappresentare il tratto distintivo di un modello di sviluppo dell'abitare poco sostenibile da numerosi punti di vista (consumo di suolo, bassa efficienza energetica, aumento degli sprechi, elevate criticità di comunicazione), il processo di densificazione della città consolidata costituisce un'alternativa credibile e auspicabile. In questo contesto le molteplici manifestazioni dello spazio urbano in quota diventano un'opportunità, definendo un "nuovo suolo" in grado di accogliere funzioni sempre più articolate e complesse per far fronte alla scarsità di spazi pubblici e a verde della città.

### Considerazioni conclusive

Lo sviluppo delle potenzialità degli spazi aperti in quota e la conseguente integrazione del "verde" all'interno del tessuto della città rappresentano un fenomeno indubbiamente interessante per il ripensamento dell'architettura contemporanea, anche se apre ad alcune criticità connesse alla solidità culturale e alla reale consapevolezza scientifica rispetto a una pratica che sta assumendo una dimensione inedita e innaturale nell'ambito dei processi di espansione delle metropoli contemporanee (Fig. 2). Di fronte a questo ambiguo scenario, il pericolo maggiore non consiste tanto nell'impossibilità di elaborare risposte adeguate alla complessità dei fenomeni, quanto nel diffondersi di posizioni "ingenue" che tendono a risolvere i problemi

tramite soluzioni improprie o inadeguate, lasciando irrisolte le questioni a cui dovrebbero cercare di dare risposta rispetto agli aspetti coinvolti. È questo approccio a segnare la differenza tra una prassi di progetto consapevole, in grado di includere i nuovi spazi in quota come veicoli di un “verde”, che entra a far parte dei nuovi materiali di costruzione dell’architettura, e quella che abbiamo citato come una “verdolatria”, ossia un atteggiamento che rimanda a un “culto” indiscriminato dell’elemento vegetale, assunto disinvoltamente in modo aprioristico, come dato positivo indipendentemente dai modi e dalle forme del suo impiego (7).

La riflessione che ne consegue consiste nell’urgenza di una riassunzione di responsabilità da parte della disciplina architettonica, che ancora una volta sembra essere propensa ad abbracciare soluzioni “di comodo” per giustificarsi come prodotto eticamente sostenibile e soprattutto economicamente vendibile. Come rileva Salvatore Settis in uno dei suoi ultimi contributi, «questa netta opposizione natura/cultura è troppo semplicistica per essere presa sul serio. Anzi è sviante, perché rifiuta la possibilità di giudicare uno per uno gli interventi dell’uomo sul paesaggio, e li considera tutti *a priori* un peggioramento della condizione naturale. Contro la ragione e contro la storia, colloca l’uomo al di fuori della natura e non al suo interno». Poco più avanti, in modo ancora più assertivo: «l’ombra che noi umani gettiamo sul mondo invadendolo con ciò che via via abbiamo creato è, certo, più ingombrante di quella di qualsiasi altro essere vivente; ma va vista, giudicata, corretta non mediante la pretesa di un «ritorno alla natura», bensì attraverso il filtro della nostra stessa *cultura*, che include uno sguardo critico sui paesaggi, sulle città, sull’ambiente, e l’esigenza di normarne le modificazioni nel tempo calibrando sul difficile equilibrio fra interesse generale e profitto individuale» (Settis, 2017).

1. Con “spazi urbano in quota” si indicano tutte quelle soluzioni che, all’interno della città, fanno riferimento a balconi, logge, serre, ballatoi, altane, tetti abitati ecc. Elementi sempre più presenti nel linguaggio architettonico contemporaneo e che hanno assunto una valenza crescente non solo dal punto di vista estetico ma anche funzionale e sociale, producendo un impatto rilevante sulla trasformazione dei modi di vivere lo spazio urbano. Il legame tra questi spazi e la “natura” stabilisce un fattore determinante nelle logiche della loro diffusione. Rem Koolhaas ha incluso tali elementi nei 15 *Fundamentals* che compongono l’architettura.
2. Nell’immaginario collettivo il verde e la vegetazione non possiedono più solamente un rimando all’aspetto naturale e botanico, ma evocano un’idea di ecologia e di sostenibilità applicabile a ogni ambito della vita umana. La *Green economy*, *Green Information Technology*, *Green Banking*, e ovviamente la *Green Architecture* e i *Green Building* sono certamente le manifestazioni più evidenti di tale fenomeno, che è stato ben studiato dal filosofo francese Alain Roger. A lui si deve il merito di aver coniato il neologismo *verdolatria*, che ben restituisce questa ossessione per il verde sostenuta nel corso degli ultimi tempi da ecologisti e difensori della natura, i quali hanno fatto passare l’idea che il verde possa trasmutare automaticamente da valore biologico a valore estetico e paesaggistico. Roger A. (2002), “Verdolatria”, *Lotus Navigator*, n. 5, p. 99. Roger A. (1997), *Court traité du paysage*, Bibliothèque des Sciences Humaines, Gallimard, Paris. Il termine è stato ripreso più di recente anche dalla direttore di Lotus International. Nicolin P. (2008), “Biopolitica e Architettura”, *Lotus International*, n. 135, pp. 124-129.
3. La riflessione presentata trae origine da alcune posizioni già note nel dibattito contemporaneo. Si considerino in particolare le teorie di Francois Jullien sostenute attraverso la comparazione tra il modello paesaggistico occidentale e quello cinese (Jullien F. (2016), *Vivere di paesaggio*, Mimesis, Milano), o gli studi di Augustin Berque attorno al concetto di “mesologie” (Berque A. (2014), *La Mésologie, pourquoi et pour quoi faire?*, Presses universitaires de Paris Ouest, Paris). In ambito italiano, fondamentali gli studi di Luisa Bonesio sul concetto di geofilosofia (Bonesio L. (2007), *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*, Diabasis, Parma). Interessanti, in riferimento al tema del rapporto tra arte e paesaggio, le considerazioni di Alain Roger (Roger A. (2009), *Breve trattato sul paesaggio*, Sellerio, Torino).
4. In riferimento al tema del rapporto tra arte e paesaggio si rimanda a Alain Roger (2009), *Breve trattato sul paesaggio*, Sellerio, Torino.
5. Si pensi agli interventi di “colonizzazione verde” delle coperture delle grandi metropolitane americane come New York o Chicago.
6. Molti sono gli esempi in questo senso.

In questa sede si possono ricordare le recenti realizzazioni di Dattner architects & Grimshaw architects, Eduard François, Stefano Boeri e le proposte progettuali di Atelir Data & MOOV, Knafo Klimor architects, MVRDV e SOA architectes,

7. L’idea dell’atteggiamento nei confronti del verde come “culto” è già stata da noi proposta in un recente articolo: Bellini O. E., Mocchi M. (2017), “Nuovi paesaggi in quota. Il verde come “culto” della città contemporanea”, *Agathòn*, n. 2/2017, in corso di pubblicazione.

## References

- Baudelaire C. (1987), *Le Fleurs du mal*, tr. it. Raboni, G., *I fiori del male*, Einaudi, Torino.
- Bellini O.E., Mocchi M. (2017), “Nuovi paesaggi in quota. Il verde come “culto” della città contemporanea”, *Agathòn International Journal of Architecture, Art & Design*, n. 2, in corso di pubblicazione.
- Berque A. (2014), *La Mésologie, pourquoi et pour quoi faire?*, Presses universitaires de Paris Ouest, Paris.
- Bonesio L. (2007), *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*, Diabasis, Parma.
- Gregotti V. (1999), *Identità e crisi dell'architettura europea*, Volume 69, Einaudi contemporanea, Torino.
- Jacobs J. (2009), *Vita e morte delle grandi città*, Einaudi, Torino.
- Jullien F. (2016), *Vivere di paesaggio*, Mimesis, Milano.
- Mumford L. (2007), *La cultura delle città*, Einaudi, Torino.
- Nicolin P. (2008), “Biopolitica e Architettura”, *Lotus International*, novembre, n. 135, pp. 124-129.
- Nicolin P. (2012), “Il bello dell'architettura urbana”, *Lotus International*, marzo, n.149, pp. 44.
- Nietzsche F. (1977), *Al di là del bene e del male*, tr. It. F. Masini, Piccola biblioteca Adelphi, Milano.
- Prestinzenza Puglisi L. (2013), “Artificialmente architettura”, in: A.A.VV., *Naturalmente... Architettura. Il progetto sostenibile*, n.8/2013, Architettura & Città, Di Baio editore, Milano, pp. 56-57.
- Sennet R. (1982), *Il declino dell'uomo pubblico. La società intimista*, tr. It. di L. Trevisan, Bompiani, Milano.
- Ramo B., STAR strategies + architecture (2011), “Il culto del verde/O'Mighty Green”, *Casabella*, agosto, n. 804, pp. 2-4.
- Roger A. (2009), *Breve trattato sul paesaggio*, Sellerio, Palermo.
- Settis S. (2017), *Architettura e democrazia*, Einaudi, Torino.

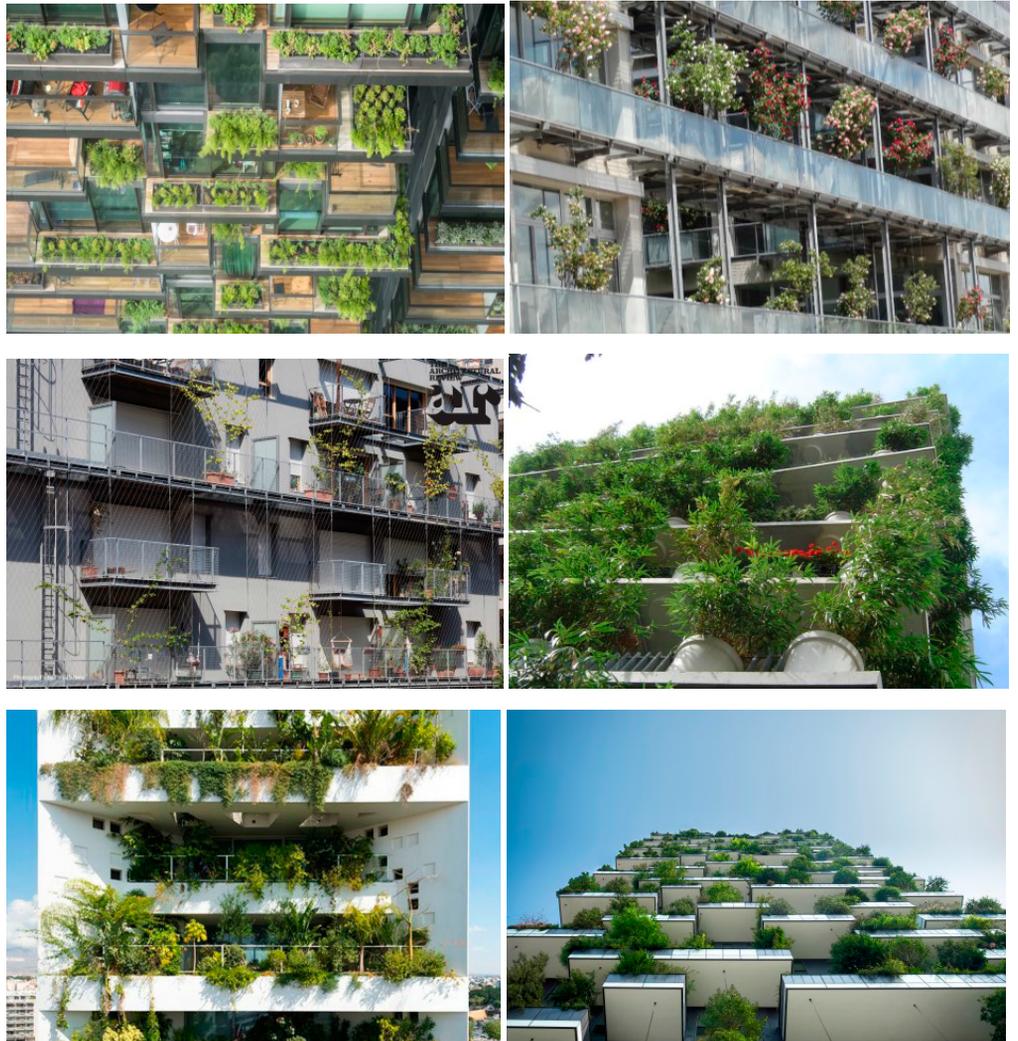


Fig. 1 - Esempi di spazi aperti in quota inverditi nella città contemporanea



Fig. 2 - Esempi di progetti per nuove città greenery e possibili interventi “green” di riconversione del costruito

## Identità culturale, coscienza dei luoghi, fatti di struttura.

### Per un nuovo rapporto città/campagna e un nuovo modo di sviluppo

Micaela Bordin

Viviamo in un mondo urbanizzato. Se nel 1950 meno di un terzo della popolazione (il 29%) era urbano, oggi per la prima volta nella storia, la quantità di popolazione che vive in luoghi urbani ha superato quella che vive in contesti rurali. A determinare il "sorpasso" è stata un'urbanizzazione accelerata e spesso incontrollata che ha provocato non pochi squilibri territoriali e profonde trasformazioni in atto. Le aree metropolitane si sono ampliate e hanno iniziato a occupare, senza alcuna eccezione, sempre più spazio. I territori più coinvolti sono le vaste zone dell'Asia, dell'America Latina e dell'Africa, ma un contributo è arrivato anche dal resto del mondo, compresa l'Europa dove l'espansione urbana continua a crescere a ritmi non trascurabili. Questo processo di urbanizzazione del pianeta non solo è in continua crescita ma pare essere ancora più rapido di quanto Aurelio Peccei<sup>1</sup> assieme al Club di Roma nel 1972 con il noto rapporto *I limiti dello sviluppo* avesse predetto, tanto da ipotizzare che nel 2030 il tasso di urbanizzazione potrebbe superare il 60%.

Spingendosi infatti da una tradizione evidentemente malthusiana, lo studio di Peccei sottolineava come la continua crescita esponenziale degli anni '70 avrebbe portato, in un periodo compreso tra il 2050 e il 2070, a gravi limitazioni su tutte le risorse globali note. Appariva già allora evidente come fosse necessario attraverso lo sviluppo delle capacità e qualità umane, affrontare con una nuova attenzione e coraggio i mutamenti planetari in corso e costruire un mondo migliore rispetto a quello in cui si viveva.

Quindi che fare? Assumere passivamente il modo di sviluppo derivante dalla globalizzazione<sup>2</sup> in cui il territorio, sempre più spesso investito da un'accelerata urbanizzazione, da squilibri tra dislocazione delle risorse e distribuzione della popolazione, ha come obiettivo la crescita continua delle città, mentre la

periferia, la campagna, le aree marginali di collina e di montagna continuano a subire il progressivo abbandono degli assetti insediativi, una sempre maggiore sottrazione delle proprie risorse, e il loro inevitabile degrado e impoverimento, oppure individuare un'altra strada, un modo di sviluppo alternativo in cui si operi per un riequilibrio territoriale di risorse e popolazione attraverso la definizione di nuovi e diversi ambiti metropolitani e dove gli abitanti di ogni luogo, in pianura o in collina e montagna, abbiano un nuovo uso di città, ovvero recuperando l'espressione di Becattini, *joie de vivre*?

Che la città moderna, la città del capitalismo, sia in crisi pare ormai un fatto evidente. E ancora più certo è constatare come la globalizzazione, imponendo la logica del profitto, crei conflitti, determini disequilibrio tra dislocazione delle risorse e distribuzione della popolazione, distrugga capillarmente le relazioni sociali ed economiche, porti la produzione industriale e i capitali nei luoghi dove non erano ancora giunti prima, crei in queste zone dimensioni di povertà sotto il profilo quantitativo, sociale e spaziale<sup>3</sup>.

Mentre le città si ingrandiscono e si popolano, la campagna si spopola, senza però che i fattori di espulsione e allontanamento dalla campagna dipendano da fattori di attrazione di un'offerta di lavoro nelle città<sup>4</sup>.

Se in passato, in epoca fordista, l'urbanizzazione era strettamente legata al progresso economico, in particolare in virtù delle economie di scala consentite dalla maggiore concentrazione umana e dalla specializzazione delle attività umane, ora non sempre crescita urbana e sviluppo economico e sociale procedono parallelamente.

Ad abitare queste città c'è una quantità sempre maggiore di popolazione di scarto, di apolidi, di *underclass*, di popolazione svantaggiata, di esclusi di cui solo una minima parte diventerà l'esercito industriale di riserva<sup>5</sup>.

Questa urbanizzazione della povertà determina la costante crescita delle metropoli e, con questo, il delinarsi di nuove problematiche mai emerse prima. Riprendendo gli studi della Sassen<sup>6</sup>, si evidenzia come il delinarsi di una nuova geografia della centralità e della marginalità crei, attorno alle grandi concentrazioni urbane, il collocarsi di un territorio considerato periferico e sempre più escluso dai processi di sviluppo dell'eco-

nomia globale. Appare così evidente come la grande sfida del nostro tempo sia, in un contesto globalizzato, quella di ristabilire un diverso e nuovo equilibrio tra territorio, popolazione e dislocazione delle risorse.

Il delinarsi di una strategia di sviluppo alternativo è oggi possibile solo se si riesce a focalizzare l'attenzione sulle mutazioni strutturali che la crisi economica in atto a livello mondiale ha manifestato a partire dai primi anni Settanta.

Riteniamo infatti che la vera crisi strutturale che ha colpito il sistema mondo non sia stato né la crisi del '29 né quella più recente del 2008, bensì quella dei primi anni '70. Quando cioè è cambiato il paradigma e si è passati da una produzione fordista, volta a soddisfare con prodotti standardizzati i bisogni essenziali, di massa della società, a una produzione differenziata, caratterizzata da una personalizzazione più di qualità.

Saturatasi la domanda dei beni di consumo di massa, non si è avuta una crisi di sovrapproduzione come è identificabile nella crisi del '29, ma una crisi di sovraccumulazione<sup>7</sup>, ovvero di sovraccapacità produttiva: la domanda non è sostenuta da un potere d'acquisto in grado di assorbire l'intero surplus che il sistema di produzione avrebbe potuto realizzare<sup>8</sup>.

A fronte di una domanda personalizzata le multinazionali hanno optato per un mercato *low cost*<sup>9</sup>, imponendo ovunque un'offerta poco innovativa per contenuto tecnologico, di modesta qualità, apparentemente personalizzata, poco costosa, ottenuta attraverso la delocalizzazione dei processi produttivi e l'impegno di lavoro povero e bassi salari. Mentre sarebbe auspicabile che un ruolo rilevante riuscissero a conquistarlo le piccole e medie imprese, le sole che, per le loro caratteristiche (speciale duttilità/disponibilità verso i clienti) sarebbero in grado di interpretare in modo appropriato la nuova domanda con una personalizzazione *ex post*, cioè personalizzata e capace di soddisfare le specifiche esigenze che la domanda esprime. Questo metterebbe in moto una natura delle relazioni completamente nuova: vicinanza spaziale tra i produttori della filiera, radicamento nel territorio, conoscenza stratificata nel tempo dei mezzi di produzione.

Alla parcellizzazione del lavoro e alla disgregazione degli assetti territoriali, si contrapporrebbe a livello locale, l'importanza del

saper fare e la coscienza di luogo. I luoghi, riprendendo gli studi di Becattini<sup>10</sup>, tornerebbero così a svolgere quel ruolo dominante di *humus* connettivo tra i luoghi della produzione e i luoghi di vita, ridefinendo il profondo legame tra i sistemi di produzione e la coscienza di luogo.

Questa riaffiorata conoscenza di luogo oltre a poter promuovere un efficace rimedio alla crisi finanziaria della globalizzazione economica, indurrebbe gli abitanti-produttori verso una naturale attenzione e condivisione degli aspetti legati alla tutela, alla valorizzazione dell'ambiente in cui si abita e si produce, ovvero alla cura, alla manutenzione, all'accrescimento dei beni comuni e quindi al miglioramento del benessere e della felicità delle persone<sup>11</sup>.

Ma perché questo accada è necessario una svolta di cultura-civiltà in cui sia possibile ipotizzare un'alternativa alla globalizzazione che trovi il suo nascere dai distretti industriali<sup>12</sup>, dalla *rete stretta* che sia in grado di conciliare entro un coordinamento strategico piccola dimensione e piena autonomia e grande flessibilità, puntando su una globalizzazione multiregionale e democratica, costituita da grandi aree economiche autocentrate, i cui scambi commerciali, equilibrati e complementari siano sempre il risultato di rispettive strategie di sviluppo messe a confronto<sup>13</sup>.

Questo consentirebbe una nuova identificazione dei bacini produttivi e di conseguenza una ridefinizione degli ambiti territoriali di interesse. Da un paesaggio dominato da modelli metropolitani centro-periferici, in cui persiste una cultura globale che altera la realtà sociale, economica e politica, dove a un "centro" dominante corrisponde una periferia recessiva, che subisce un progressivo impoverimento degli assetti insediativi e degli aspetti produttivi ed economici, si opterebbe alla realizzazione di una rete orizzontale, non gerarchica ma paritetica e policentrica con relazioni ad alta qualità urbana e rurale dove gli abitanti possano lavorare, studiare, dedicarsi ai propri *hobbies* e interessi entro spostamenti mai superiori a 60 minuti e cioè con tempi di percorrenza di tipo urbano e quindi sostenibili per spostamenti quotidiani casa-lavoro o casa-scuola.

Riprendendo le considerazioni di Canesi: «tali scelte localizzative determinerebbero un assetto insediativo a rete, modellato non

tanto dallo sfruttamento dei luoghi secondo una logica prettamente aziendale, di subordinazione agli interessi oligopolistici della rete transnazionale, quanto dalla complementarità fra attività entro un crescente processo di cooperazione fra forze produttive»<sup>14</sup>.

È questo il principio su cui si fonda l'ipotesi avanzata già a partire dalla fine degli anni Cinquanta dal gruppo degli urbanisti di Milano con a capo Lucio Stellario d'Angiolini, di Città Lombardia<sup>15</sup>. Tale proposta, in contrapposizione al pensiero di una progettazione urbanistica basata sull'attuazione degli standard e su una qualificazione degli spazi urbani, focalizza l'attenzione su due aspetti: la riprogettazione del capoluogo lombardo attraverso la comprensione di un approccio conoscitivo strutturale e il ridisegno del Servizio ferroviario come sistema necessario e funzionante per la definizione dell'ambito territoriale stesso.

Attraverso l'eliminazione di alcune stazioni ferroviarie, con la conferma delle sole fermate di Porta Garibaldi e Porta Vittoria, e il dirottamento dei treni comprensoriali sul tracciato della cintura ferroviaria che godrebbero dell'interscambio con la rete metropolitana, si otterrebbe un sistema di trasporto con caratteristiche tali da garantire un servizio veloce, ritmico e frequente e quindi spostamenti da luogo a luogo delle provincie della Lombardia, compresa Novara e Piacenza, ma escludendo Mantova e una parte della provincia di Sondrio, entro tempi di percorrenza urbani, cioè mai superiori ai 60 minuti<sup>16</sup>.

Milano così ridisegnata otterrebbe le dimensioni di una città di dimensioni regionali di circa 7 milioni di abitanti, con economie di scala simili alle città di New York e di Londra ma con un disegno urbano non esteso a macchia d'olio ma policentrico, in cui tutte le città che disegnano questo poligono intrecciato mantengono una propria autonomia, specificità e caratteristica produttiva, storica e sociale, arrivando così a definire Città Lombardia<sup>17</sup>.

In questo modo si otterrebbe una inversione della tendenza insediativa. Milano perderebbe popolazione a favore degli altri poli, rafforzando il suo ruolo di centro del terziario avanzato, mentre le città dei poli conserverebbero il sapere e la specificità del proprio territorio. E infine il verde, ma soprattutto il verde agricolo, si infilerebbe nei territori non urbanizzati o non più urbanizzati, arrivando

così sempre più a lambire i centri delle città. Tutto ciò consentirebbe un riequilibrio territoriale a livello globale, capace di coinvolgere struttura produttiva, mobilità, accessibilità, paesaggio e popolazione.

Una più equilibrata pianificazione del territorio porterebbe con sé una migliore organizzazione degli spazi di relazione, ovvero il superamento dell'individualismo nella costruzione sociale dell'ambiente dell'uomo e nella sua cura.

Questa nuova prospettiva avrebbe alla base due forme economiche, *rete stretta* e *mercato alternativo*.<sup>18</sup>

La prima, *rete stretta*<sup>19</sup>, consiste in una nuova forma organizzativa che avviene attraverso un'aggregazione di piccole e medie imprese la cui organizzazione produttiva viene definita attraverso un coordinamento strategico e paritario, capace di contrastare l'egemonia delle multinazionali sui mercati internazionali, contrapponendo la propria produzione di qualità e personalizzazione del prodotto a quella *low cost* delle multinazionali. Questo disegnerebbe nuovi bacini economici produttivi in base alle necessità definite dalla *rete stretta* e quindi nuovi equilibri territoriali ed economie di agglomerazione di servizi urbani di vario livello.

Ma non è solo la prossimità spaziale a garantire il nascere e il consolidarsi della nuova organizzazione produttiva. Le piccole e medie imprese infatti, seppur hanno puntato su una personalizzazione del prodotto, non sono mai riuscite a trovare la forza di assumere un ruolo trainante, e in molti casi, non sono neanche riuscite a manifestare e valorizzare totalmente le capacità e le potenzialità della loro offerta a causa di un punto di debolezza che emerge, e cioè il loro attuale sottodimensionamento che non gli consente di ottenere le dimensioni aziendali per completare la filiera produttiva.

Con una lettura dei fatti di struttura ci rendiamo conto come l'Italia abbia la possibilità di uscire dalla crisi in atto. Il nocciolo duro della sua struttura produttiva è determinato dalle piccole e medie imprese, prime fra tutte quelle della meccanica strumentale. Il loro rilancio risulta non solo necessario ma decisivo. Ma perché questo avvenga è necessario promuovere una nuova forma economica di gestione che favorisca un'aggregazione tra le imprese in cui poter condividere, con le altre imprese del proprio gruppo, le funzioni di

cui sono carenti come per esempio la ricerca applicata e il marketing, senza rinunciare alla propria specificità e identità.

Quindi alla ridefinizione dei distretti industriali e dei bacini produttivi specializzati, nelle vicine città si andrebbero a ubicare le funzioni strategiche del nuovo terziario.

La seconda forma economica definita come *mercato alternativo*<sup>20</sup>, consiste in un'organizzazione caratterizzata da una speciale fonte di finanziamento, il reddito differito, le tasse autogenerate, le spese sociali improduttive, il prestito delle banche a tassi agevolati, perché a basso fattore di rischio.

Il suo ruolo è quello di intervenire sull'ambiente, cioè in quei settori come il riassetto idrogeologico, il recupero delle terre incolte, collinari e montane, il rischio sismico, le grandi infrastrutture eccetera, dove si può intervenire solo impiegando una grande quantità di investimento e dove l'iniziativa delle società private è inesistente, perché fuori dalla logica del profitto se non solo in alcuni settori, ma sempre a lungo termine.

Con questa consapevolezza l'unico attore che può intervenire per sostenere la programmazione e la realizzazione degli interventi è lo Stato.

Il finanziamento delle opere, potrebbe essere effettuato mediante un investimento che non abbia necessità di essere remunerato o che trovi la propria remunerazione attraverso un reddito differito, cioè percepito a lungo termine. Inoltre una costante manutenzione sull'ambiente dimezzerebbe i costi che solitamente si sostengono quando si interviene a fatti accaduti e cioè in somma urgenza.

La proposta del *mercato alternativo* consentirebbe soluzioni al crescente numero di disoccupati garantendo un lavoro produttivo oltre alla realizzazione di progetti di grande utilità sociale: costante protezione dell'ambiente, presidio continuo del territorio, manutenzione della casa come servizio sociale, costruzione di infrastrutture pubbliche, eccetera.

Il capitale necessario sarebbe anticipato dallo Stato destinando ai nuovi progetti individuati sul territorio italiano ogni spesa improduttiva come i sussidi di disoccupazione, gli sprechi della Pubblica Amministrazione, gli incentivi, gli oneri sociali, le detrazioni fiscali improprie, eccetera.

Un'altra parte del finanziamento arriverebbe attraverso un prestito delle Banche che

dovrebbe essere calmierato da un tasso di interesse molto basso e da un prelievo fiscale autogenerato dalle opere realizzate.

Si mobiliterebbero finanziamenti e forza lavoro su un progetto, su ambiti territoriali ben definiti e si opererebbe attraverso una serrata programmazione e pianificazione del territorio.

Senza scadere nella pura assistenza si interverrebbe nell'ambiente avviando un nuovo e più adeguato processo di sviluppo, attraverso un controllo totale e globale del territorio e delle sue risorse e una massima valorizzazione del lavoro.

Dunque, questo è il punto: reperire le necessarie risorse finanziarie, da un lato, con un capitale ottenuto impiegando in modo produttivo spese sociali improduttive e, da un altro lato, riattualizzando l'antica cultura del lavoro perso, ovvero immaginando nuove forme di reddito differito. In cambio si raggiungerebbero importanti obiettivi come: piena occupazione, ambienti di vita sicuri e appaganti, alta produttività sociale, messa in sicurezza del territorio con un rilancio dell'agricoltura di qualità e un consolidamento dei settori produttivi strategici, un miglioramento del sistema infrastrutturale e il ripopolamento anche dei territori più svantaggiati come i comuni in quota e quelli delle aree più marginali e periferiche, territori presidati e abitati, alta produttività sociale, miglioramento delle relazioni e dell'accessibilità, maggiore equilibrio tra dislocazione delle risorse e distribuzione della popolazione.

In sintesi un migliore distribuzione territoriale delle risorse naturali, umane e produttive.

Questi non sono forse alcuni degli aspetti che determinano la nostra felicità?

1. Meadows H.D., e altri, 1972.
2. Harvey D., 1993.
3. Amin S., 2009.
4. Gli storici che si occupano di migrazioni distinguono le cause di questo processo in due classi: quelle "repulsive" e quelle "attrattive". Le cause "repulsive" sono il complesso delle ragioni che possono spingere gli individui a lasciare il luogo dove vivono: miseria, carestie, guerre, conflitti politici o religiosi. Le cause "attrattive" sono la ricerca di nuove terre o la speranza di una vita migliore. A questa classificazione si aggiunge poi la distinzione fra migrazioni "spontanee" e migrazioni "organizzate".
5. Si veda, ad esempio, Stiglitz J., 2016.
6. Sassen S., 1997; Sassen S., 2008.
7. Sul concetto di sovraccumulazione nella sua distinzione da quello di sovrapproduzione Arrighi scrive: «Si ha crisi di sovraccumulazione quando si è in presenza di una tale abbondanza di capitali in cerca di impiego in settori ormai affermati della produzione e del commercio, che la concorrenza fra i loro possessori consente ai salari reali di crescere allo stesso ritmo o anche a un ritmo superiore della produttività del lavoro». Si veda Arrighi G., 2007, Adam Smith a Pechino, Feltrinelli, Milano.
8. Sul concetto di sovraccapacità produttiva (o di sottoconsumo) si veda Baran P., Sweezy P., 1968.
9. Canesi M., 2012a.
10. Becattini G., 2009; Becattini G., 2015.
11. Canesi M., 2017.
12. Becattini G., 2000, "Distretti industriali e storia dell'industria italiana" e "Lo sviluppo locale nel mercato globale", in Becattini G., Dal distretto industriale allo sviluppo locale, Bollati Boringhieri, Torino.
13. Canesi M., 2004, L'altra globalizzazione. Una nuova offerta produttiva nell'area del Mediterraneo, Franco Angeli, Milano; Canesi M., 2008, Questione epistemologica e potere accademico. Opposte visioni dell'economia e implicazioni urbanistiche, Punto Rosso, Milano.
14. Canesi M., 2017, pag. 129.
15. d'Angiolini L.S., 1965.
16. Canesi M., 2008.
17. Canesi M., 2009.
18. Si riprende in questo saggio la proposta di mercato alternativo avanzata già a partire dai primi anni '80 da Lucio Stellario d'Angiolini e l'ipotesi della sua attualizzazione studiata da Marco Canesi che assieme al concetto di rete stretta delinea una nuova possibilità di sviluppo nazionale autocentrato, fondato sulla specificità delle risorse naturali e culturali dei luoghi.
19. Canesi M., 2001.
20. Canesi M., 2015; Canesi M., 2017.

## References

- Meadows, H. D., Meadows L. D., Randers J., Behrens W., prefazione di Peccei, A. (1972) I limiti dello sviluppo: rapporto del System dynamics group, Massachusetts institute of technology (MIT) per il progetto del Club di Roma sui dilemmi dell'umanità, Mondadori, Milano.
- Amin, S. (2009) *La crisi. Uscire dalla crisi del capitalismo o uscire dal capitalismo in crisi?*, Punto Rosso, Milano
- Arrighi, G. (2008) *Adam Smith a Pechino. Genealogie del ventesimo secolo*, Feltrinelli, Milano
- Becattini, G. (2000) *Dal distretto industriale allo sviluppo locale*, Bollati Boringhieri, Torino
- Becattini, G. (2009) *Ritorno al territorio*, Il Mulino, Bologna
- Becattini, G. (2015) *Coscienza dei luoghi. Il territorio come soggetto corale*, Donzelli, Roma
- Canesi, M., d'Angiolini, L.S. (1982) *Ipotesi di un mercato alternativo, in Italia*, Laboratorio Macroubanistica, Milano.
- Canesi, M. (2001) "Rete stretta e globalizzazione", *Economia e politica industriale*, n. 112, pp. 123-161.
- Canesi, M. (2004) *L'altra globalizzazione. Una nuova offerta produttiva nell'area del Mediterraneo*, Franco Angeli, Milano
- Canesi, M. (2008) *Questione epistemologica e potere accademico. Opposte visioni dell'economia e implicazioni urbanistiche*, Punto Rosso, Milano
- Canesi, M., (2009) *Città Lombardia. Per un nuovo modo di sviluppo*, Maggioli, Rimini, 2009.
- Canesi, M. (2015) *Egemonismo del capitale e autonomia dei popoli. Una proposta per il Centro America*, Franco Angeli, Milano
- Canesi, M. (2012a) *Le macchine utensili e il made in Italy*, Franco Angeli, Milano
- Canesi, M. (2017) *La Valtellina. Economia montana, sviluppo alternativo, nuovo soggetto sociale*, Franco Angeli, Milano
- d'Angiolini, L.S. (1967), *Alcune questioni della prassi urbanistica*, L'Arentina, Milano
- Harvey, D. (1993) *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano
- Saskia, S. (1997) *La città dell'economia globale*, Il Mulino, Bologna
- Saskia, S. (2008) *Una sociologia della globalizzazione*, Einaudi, Torino
- Stiglitz, J.E. (2016) *The Euro: And its Threat to Future of Europe*, Allen Lane, New York

## Impacts of revitalization of a deteriorated city center on local economic development an exploratory study in Pančevo – Serbia

Evren Dogan

### Introduction

"We are living through a kind of crisis in public space resulting from the growing commercialization, theme-parking and privatization of public space" (Sassen, 2006:1).

Cities are dynamic organisms and therefore subject to change owing to both global trends as well as local and/or regional factors. While the global oil crisis experienced in the 1970s paved the way to the replacement of Keynesian policies (legitimacy of public intervention) with neo-liberalism (over-freedom to the capital) in the capitalist countries, it also caused decentralization of industry leading big companies to leave the city centers to find new products and markets. Whereas in Serbia, until the transition process, which commenced at the beginning of 1990s, industry was the dominant sector in the economy with 40% share in the GDP (Stevanović, Milanović, Milačić, 2013). During the transition period, Serbia experienced deindustrialization leaving the most effect on the former industrial city centers, which used to be the regional catalyst of development. It is a common problem in Serbia that such mostly public-owned building stocks of ex-industry giants either remain idle or used insufficiently without any contribution to the current economy. Zekovic (2009:31) points out that most frequent form of their reconstruction is through the process of privatization, especially those with attractive urban locations, with dilapidated buildings and capacities, low value of property, small number of workers. While such "soft" Brownfield locations have potential for self-development, "hard" Brownfield require participation of the public sector, especially regarding their decontamination, demolition of existing capacities, prospective relocation,

the equipping with new infrastructure, regulating ownership relations and questions of prospective restitution (Zekovic, 2009). On the other hand, globally the retail sector is also leaving the city centers and moving to out-of city shopping malls. This trend not only leads to physical deterioration of the city center in terms of long-term vacant shops, but also effects the flow of the inhabitants making changes in their every – day life habits as they offer shopping, eating and entertainment in one place. Staeheli and Mitchell (2006) points out to the fact that although they function as a public space and take the place of town squares, parks, streets, and other spaces that are publicly owned, they are actually private properties and their primary concern is profit rather than building community or a public sphere. Furthermore, shopping malls can be considered as "gated communities". While they welcome people who have a certain income level, i.e. potential consumers, poor population's access is restricted. This is either done by constructing the shopping mall at locations served with limited public transportation (Staeheli and Mitchell 2006) or employing private security guards at the entrance, as can be seen in Turkey. So, they have socially and economically exclusive nature and are not open to all layers of public. As it will be discussed in detail below, Pančevo serves as a case to analyze and carry out an integrated research on the city-center revitalization and how such vitality may create value for the local economy. City of Pancevo Development Strategy 2014-2020 cites economic development and employment among its priorities. In this context, although the main goal of the projected solutions is to revitalize the city center, the overall aim is to establish a balance between the private purpose, i.e. feasible use of public property, and public interest, i.e. ensuring the welfare and stake of the general public.

### Place Making as an instrument for Economic Development

The concepts which form the backbone of the research such as public interest, good governance principles, right to the city, externalities, mixed-use, place making have been widely discussed both in global and local literature. However, due to recently introduced laws as well as the ongoing process

of privatizations, unresolved issues and lack of reliable databases, management of public property is still a current issue in Serbia and continues to attract attention of both researchers and public institutions.

In the 1990s, the delivery of public services and public goods were observed to deteriorate due to over emphasis on efficiency, based on private sector management approaches in the running of public affairs (UN,2015). David Harvey (1989) describes this fundamental shift in the philosophy and practice of urban governance as from “managerialism” to “entrepreneurialism”. He suggests that the turn to entrepreneurialism has had an important facilitative role encouraging the ‘serial reproduction of similar forms of urban redevelopment; then, instead of being unique, cities seem to look more and more the same (Harvey, 1989:12):

*“How many successful convention centers, sports stadia, Disney-worlds, harbor places and spectacular shopping malls can there be?”*

An emphasis on market-led development did not achieve the desired economic and social progress and therefore governments needed to be backed by strong public institutions with responsibility for guaranteeing the public interest over private ones (UN,2015). According to Ostrom (1975), the domain of the common property or the public good defines and bounds the community of interest. Therefore, it is crucial to identify the object of interest to determine which alternative activities will enhance the welfare of the concerned community (Ostrom,1975).

As far as less densely populated cities are concerned, they need to concentrate their public spaces in order to generate activity. William H. Whyte, in his book *The Social Life of Small Urban Spaces* (1980, as cited in Carmona, Heath, Oc, Tiesdell 2007: 145) describes the close connection between qualities of city space and city activities and documents how often quite simple physical alterations can improve the use of the city space noticeably, as well as referring to the multiplier effect, not only in terms of the people who use them but also the larger number who feel better about the city center for knowledge of them. Hillier (2007) describes multiplier effect in the way that particular uses can attract people. Assuming the cities as “mechanisms for generating contact”, Hillier (2007:256,257) observes that some loca-

tions have more potential than others because they have more by-product and this will depend on the structure of the grid and how they relate to it:

*“Such locations will therefore tend to have higher densities of development to take advantage of this, and higher densities will in turn have a multiplier effect. This will in turn attract new buildings and uses, to take advantage of the multiplier effect.”*

In this sense Jacobs (1961:155,163 as cited in Carmona, et.al, 2003: 180), also argued that the city life has much to do with density, and the vitality of city neighborhoods depends on the overlapping and interweaving of activities, and that understanding cities requires dealing with combinations or mixtures of uses as the ‘essential phenomena’. Having a mix of uses which would differentiate the city from the others attract visitors throughout the day and helps creating a vibrant environment. Elin (2006:9) posits that Integral Urbanism proposes more punctual interventions that have a tentacular or domino effect, catalyzing other interventions in an ongoing dynamic process.

In consideration with the attractive and unattractive features, the emerging economy is shaped by urban forces. Such positive and negative features of the cities are called externalities, the unpriced effects that economic agents impose upon one another. Urban dictionary defines externality as a cost or benefit resulting from an economic transaction that is borne or received by parties not directly involved in the transaction. Externalities can be either positive, when an external benefit is generated, or negative, when an external cost is imposed upon others (Externality, n.d).

As the contemporary urban life is highly concerned with the quality of people’s daily lives and the well-being of societies, the analysis of externalities and creation of an action plan engaging the whole actors to evaluate the policy and strategy options has great social importance. Generally, the economical externality analysis lacks the spatial aspect however this may be extremely important to define the spatial behavior, and the interactions between externalities may affect the policy guidelines.

In consideration with all the above, another important fact is the actors involved in the process such as developers, landowners, community, politicians. Rowley (2003:332)

observes that private-property decision makers—developers, investors and occupiers—exert a powerful influence on the quality of urban design. This point has also been expressed by David Harvey (2008:13) who observes that “Increasingly, we see the right to the city falling into the hands of private or quasi-private interests”. Whereas Knox and Ozolins (2007:313) note that, the built environment must be seen as the culmination of land development processes that involve all of these key actors:

*“In any given case, the creation of the built environment is the result of a variety of agents, all with their own objectives, motivations, resources, and constraints, and all connected with one another in several different ways.”*

Before making significant investments, it is important to involve communities in the process to have a clear vision of how the city center will become. Therefore, it is crucial to engage all the stakeholders, determine the existing assets and make market analysis while creating this vision. In this sense, a Public Private Dialogue (PPD) may help bring together the government, private sector and relevant stakeholders in a formal or informal process to achieve shared objectives and play a transformational role for a particular set of issues (Herzberg & Sisombat, 2016:11).

## **Overview and Analysis of the Existing Situation in Pančevo / Serbia: Challenges and Opportunities**

Pančevo is situated in the southern part of Vojvodina, which is in the northern part of Serbia, a strategic location for economic development with proximity to two largest cities: Belgrade & Novi Sad. Pančevo has a particularly advantageous position in terms of logistics and transportation, since it is near the Corridor 10 Highway and Corridor 7, the Danube transversal, which directly connects Pančevo with central and southeastern Europe.

As per 2011 census the population of Pančevo is 123.414 and the educational structure of the population (aged 15 and over) is as follows (City of Pančevo, 2013): secondary school education 55%; primary school education 20%, university education 6% and higher education 9%. The city has over 70 active civil society organizations, and over 150 cultural, sport and economic-tourist events are held annually (City of Pančevo Develop-

ment Strategy 2014 - 2020). Pančevo's economy is based on industry and agriculture. In addition to its rich industrial heritage such as the Weifert Brewery, Silk Factory, Red Depot, there are also many operational industrial factories with a long continuous history like the Oil Refinery, Nitrogen Plant, Petrochemical Industry, Aircraft factory, Glassworks, textile and furniture industries. But on the other hand, as of 2004, total 110 companies were privatized in Pančevo and many of them are still with the Privatization Agency of Republic of Serbia, such as the Nitrogen Plant and Petrochemical Industry (PA / IDOM, 2015). The transition period from socialism to free-market economy has also led to transformation in the proprietorship concept. Due to changing of land policies, deregulation, privatization and restitution processes, re-definition of property rights has great influence on land use planning and property management (Zivanovic, 2014). The Constitution of Republic of Serbia (2006) abolished social property and defined instead of the previous four (state, social, cooperative and private property), the three types of ownership, private, public (property owned by the state, autonomous province of Vojvodina and local self-governments, including the City of Belgrade) and cooperative property. Consequently, the Law on Public Property was enacted in 2011, which has decentralized the property rights, stipulated the use and disposal of public property and provided the framework for potential public-private partnerships. However, in practice, the local governments in Serbia still encounter problems concerning the management of public property due to lack of proper inventory of the public property in their area of governance, absence of consensus among all the stakeholders, inadequate institutional, legal and human resources capacity and complicated and unresolved property rights (SKGO, 2016). These problems restrict the efficient use of public resources for public purposes, as well as their proper and efficient management – for commercial purposes.

As a result, there are many vacant shops on the ground level of the streets encircling the main square of the city. These shops are either totally locked with shutters with no clue on what their former purposes were or still displaying the signages of the previous businesses as well as serving as a billboard

for advertisement flyers in both cases creating a visual pollution and a dead city image. The current streetscape is dilapidated and unwelcoming; therefore, do not offer a pleasant staying or shopping experience.

In addition to the vacant shops, there is also plenty of vacant land in the city center of Pančevo, especially between the old city core and the riverbank. Despite the fact that space is generally scarce in city centers, in Pančevo the land is under-utilized. As also stated in City of Pančevo Development Strategy 2014-2020; despite the existence of detailed urban plans, the unclear definition of the land uses therein, lack of zonings for allowed production activities and the long plan-making procedures cause difficulties in the implementation.

On the other hand, Pančevo is also home to the first retail park of Serbia, namely Aviv Park. According to the Valuation Report on Aviv Park prepared by Jones Lang LaSalle (2014), Serbia ranks amongst the lowest in Europe having around 51 m<sup>2</sup> of modern shopping center space per 1,000 inhabitants owing to the recent transition period and the slow process of the modernization of its property supply. Despite this fact, the shopping centers are popular gathering places as it is also the case for Pančevo. Although the deterioration of the city center of Pančevo has started even before the opening of Aviv Park, the advantages provided by the shopping mall, such as free parking space, eating, shopping and entertainment at one place, etc., have led the citizens to spend their times at Aviv Park instead of the city center. Responsive and accountable governance engages the people in the processes of decision- and policymaking, implementation, monitoring and evaluation and develops institutions, structures, systems and practices accordingly (UN, 2015). However, Vujošević (2003) points out to the ongoing top-down decision-making approach in Serbia, claiming that the decision-maker of the socialism period, which was then the State, is today replaced by the alliance of the politicians and tycoons. Nedovic-Budic, Djordjevic & Dabovic (2011) posits that such politicized set of actors represent narrow private or commercial interests and therefore, the system still lacks the capacity to exert strong guidance and implementation of generally well-conceived plans and to promote public interest.

Accordingly, it is needed to develop strategies which will establish a balance between public and private interests, through public private dialogue, introduction of mix-uses, designing attractive public spaces and activities for all the concerned users, promoting heritage tourism and improving touristic offers. The proposed solution suggests addressing these needs through the revitalization of the city center which, in return, will trigger the sustainable development of the city as a whole.

### Requirements & Recommendations

One major indicator of a pleasant city center is the quality of offers for both its inhabitants and visitors, which gives them a reason to go there and stay to meet their expectations and needs. Having a variety of uses would attract visitors throughout the day and create a vibrant environment. According to William H. Whyte (2007), the presence and number of people within a space are what define a space's success. In this context, streets are important for urban prosperity: to generate pedestrian traffic and create a lively streetscape, many cities encourage retail shops and restaurants on the street level, plant trees and flowers, install benches or other seating and/ or create lighting design. The proposal's scope is two – fold; the first is to increase the quality of the city center of Pančevo. This involves determining which private uses would be in the public interest, thus developing strategies to create economic opportunities, but in a way that improves social, civic and environmental conditions (UN Habitat, 2012). UN Habitat (2012) defines it as a process through which communities initiate their own solutions to local problems. In order to create an economically feasible public space, it is crucial to know who is or could be interested in it and why. Therefore, it is important to determine the demand of public, i.e. what would be beneficial for the target audience, and the supply, i.e. what the city can offer through its existing and potential assets.

In recognition as a sustainable and low cost instrument, temporary use offers a greater utilization of the potential of underused or abandoned territories, such as brownfield sites, vacant shops or empty office buildings in order to support neighborhood renewal (Elisei, 2015). In consideration with the va-

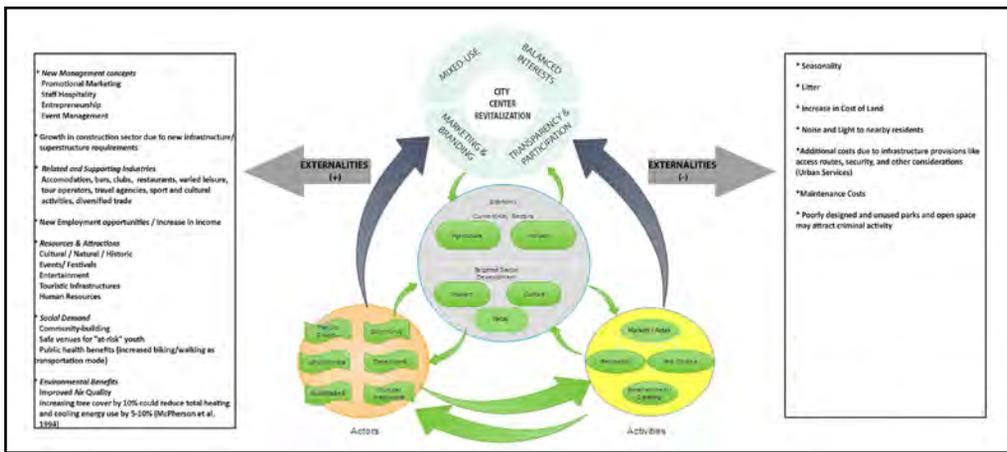


Figure 1 – The contextual framework of the relation between the city center revitalization and the social, economic and environmental externalities (Source: Author)

cant shops and brownfield sites in Pancevo, temporary use may be a solution in order to activate the empty spaces as well as to create value both as a “value of the use” (for the citizen using the available space) and the “exchange value” (generating revenue for the benefice of the real estate business) (Nefs, 2006 as cited in Jégou, Bonneau, Tytgadt, Tabaku and Descheemaeker, 2016). The public space must also address the needs of all citizens from all age groups. For instance, if there are activities for children, then the parents would also spend time with them in the public space. This may also involve temporary use of the public space for hobbies and common interests, such as ice-skating, concerts, film screenings, etc. In this context, open-air markets, either temporary, permanent or recurrent (i.e. antique market every Sunday) may also encourage the use of the existing public space with minimum financial means and maximum exploitation of resources. Besides markets are social places where citizens can interact with each other and they are the driving forces for the local economy where the small producers who cannot afford a shop or make bulk production can sell their products and increase their income. On the other hand, effective marketing, which focuses on the assets that differentiate downtown from other communities, would attract visitors and new investment. Efforts in the marketing field may include creating a city brand and encouraging local businesses to use this brand on their products in order to empower the city image and expand its reach. The second part of the proposal deals with the external effects that may be achieved by way of revitalizing the city

center. The contextual framework of the relation between the city center revitalization and the social, economic and environmental externalities are shown in Figure 1 below. In addition to the current industrial and agricultural sectors, successful revitalization of the city center may attract investments in tourism, culture & sports and construction sectors and lead to emergence of related and supporting industries such as accommodation, tour operating, diversified trade etc. The new management or staff hospitality may help to improve the human capacity, increase employment and consecutively the income level. Such positive externalities all serve for a common set of indicators: enhanced infrastructure, environmental sustainability, social interaction, public health, productivity and social inclusion, the key components of a prosperous city. On the other hand, the seasonality of the offers, if applicable or the cost of urban and maintenance services may be considered as negative externalities. In this context, the negative influence of the shopping mall on the local retail sector is also a negative externality. Negative externalities can also be considered as conflict of interests; when one party’s interests affect another party’s interests, and the first party doesn’t fully compensate the other for this effect, then government intervention may be required either by subsidies or regulations. In order to avoid such a conflict, the connection between the private and the public interest can be established through employing Public Private Dialogue. One of the tasks of local self-governments is to determine which interventions should be made to en-

sure highest return on economic growth and sustainable employment. PPD may help the government to gain input and insights on business conditions, bolster legitimacy, obtain support for government positions or extend its control over the economy. As far as the private market is concerned, the local businesses know the difficulties and limitations of the market better than anyone (Sivaeu, Herzberg, Manchanda 2015). Therefore, an information flow between the public and private actors of the city may help cities become more competitive. Despite the problems, City of Pančevo has great potential for improvement as well as comprehensive development plans. Introduction of distinguished products and communicating them through marketing means may help the city have an enhanced image and attract tourists who will also help revitalization of the city center and trigger creation of external economies.

## Conclusion

The deindustrialization has exposed the cities to confront idle building stocks in the city centers both in capitalist and post-socialist countries. It has become necessary to transform and reproduce the urban spaces in order to fill the gaps and avoid underused areas in the city centers.

As far as Serbia is concerned, in addition to deindustrialization the transition from socialism to free – market economy has also caused change in the ownership of public property and accordingly a number of new laws were introduced. On one hand, many public assets were privatized. But on the other hand, there is a large number of cases with unresolved property rights or disputed legal status of structures used by local governments, their bodies and organizations and concerning the real estate representing public assets/goods in general usage - streets, infrastructure network, etc. which make the management of public property complicated for the local self governments. In order to bypass the long and slow process of ownership and legal issues, such as frequent changes in the laws, temporary use of any object can be a solution by the time its permanent use is determined. Besides this may allow understanding which use would be more feasible and productive in the long term. Nevertheless, public and private sectors depend on,

interact with and influence each other. By its nature, local economic development is a partnership between the business sector, community interests and municipal government. Local economic development is usually strategically planned by local government in conjunction with public- and private-sector partners. Implementation is carried out by the public, private and non-governmental sectors according to their abilities and strengths (Swinburn, Goga & Murphy, 2006:1). In this sense, public private dialogue acts as a powerful tool to achieve a common purpose and build trust between the private and the public sector bringing their interests into a balance. Public Private Dialogue stands out as a powerful model in determining such land use, as public and private actors work together, make better use of their synergies and resources, combine market knowledge and political power.

This research concentrates on the revitalization of the city center of Pančevo and provides the guidelines of a proposal which aims to demonstrate successful place-making can set the necessary conditions for local economic development. Place-making is a multi-disciplinary field which blends urban design, architecture, sociology, geography, economy and history. In this context, Pančevo's cultural and industrial heritages as well as its city center are economic development assets. Accordingly, the project suggests exploiting the potential of these assets in the most "profitable" way, not only in terms of financial value but also social benefits. However, success of any project fully depends on how the project is handled and implemented. Especially, public property management requires multi-stakeholder management: public sector, private sector, NGO's and the community. Transparency and participation of all actors in every stage should be placed in the core of the strategy in order to balance the public and private interests.

### Acknowledgment

This paper is adapted from the author's Master's Thesis and Project completed at the University of Belgrade, under the supervision of Asst. Prof. Ratka Colic whose assistance and comments have been gratefully appreciated.

### References

- Carmona M., Heath T., Oc T., Tiesdell S. (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford UK: Architectural Press
- City of Pančevo (2013). *City Profile*.
- *City of Pančevo Development Strategy 2014-2020*. Municipality of Pančevo. September 2014
- *Constitution*, Official Gazette of the Republic of Serbia No. 98/2006.
- Elin, N. (2006). *Integral Urbanism*. NY: Routledge
- Elisei, P. (2015). 'TUTUR Final Report'. URBACT Publishing.. Retrieved from [http://tutur.eu/wp-content/uploads/2015/05/FINAL\\_REPORT\\_TUTUR\\_final.pdf](http://tutur.eu/wp-content/uploads/2015/05/FINAL_REPORT_TUTUR_final.pdf) on 06.04.2017
- Externality (n.d). Online Urban Dictionary Retrieved from <http://www.urbandictionary.com/define.php?term=externality> on 20.03.2017
- Harvey, D. (1989) From managerialism to entrepreneurialism: The formation of urban governance in late capitalism, *Geografisker Annaler*, 71B, pp. 3-17.
- Harvey, D. (2008). THE RIGHT TO THE CITY. *New Left Review* 53, September-October 2008 Retrieved from <https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city> on 01.04.2017
- Herzberg, B., Sisombat, L. (2016). State of Play—Public-Private Dialogue. Public-Private Dialogue Practical Notes Series;. World Bank, Washington, DC. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/24378/K8622.pdf?sequence=2&isAllowed=y> on 24.04.2017
- Hillier, B. (2007). Cities as Movement Economies in *Urban Design Reader* M. Carmona, T. Heath, T. Oc, S. Tiesdell (Eds.), *Urban Design Reader* (pp 245-261). Oxford, UK: Architectural Press
- Jégou, F., Bonneau, M., Tytgadt, E., Tabaku, A., and Descheemaeker, N. (2016). *REFILL Reuse of vacant spaces as driving Force for Innovation on Local Level*. Urbact III. State of the Art. May 2016
- Jones Lang LaSalle (2014). Valuation Report on Aviv Park, Pancevo, Serbia
- Knox and Ozolins The Built Environment in Urban Design Reader. M. Carmona, T. Heath, T. Oc, S. Tiesdell (Eds.), *Urban Design Reader* (pp 313-318). Oxford, UK: Architectural Press
- *Law on Public Property*, Official Gazette of the Republic of Serbia No. 7/2/11
- Nedović-Budić, Z., Djordjević, D. and Dabović, T. (2011) 'The Mornings after...Serbian Spatial Planning Legislation in Context', *European Planning Studies*, vol. 19, no. 3, pp. 429-455.
- Ostrom, V. (1975). Alternative Approaches to the Organization of Public Proprietary Interests. Retrieved from [http://lawschool.unm.edu/nrj/volumes/15/4/09\\_ostrom\\_alternative.pdf](http://lawschool.unm.edu/nrj/volumes/15/4/09_ostrom_alternative.pdf) on 13.03.2017
- PA (Privatization Agency of Republic of Serbia) / IDOM (2005). *Impact Assessment of Privatisation in Serbia*. Belgrade
- Rowley A. (2007) Private-property decision makers and the quality of urban design in *Urban Design Reader* M. Carmona, T. Heath, T. Oc, S. Tiesdell (Eds.), *Urban Design Reader* (pp 332-343). Oxford, UK: Architectural Press
- Sassen, S. (2006). Making Public Interventions in Today's Massive Cities. Retrieved from <http://www.saskiasassen.com/pdfs/publications/making-public-interventions.pdf> on 29.03.2017
- Sivaev, D., Herzberg, B., Manchanda, S. (2015). Public Private Dialogue For City Competitiveness. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/23568/Publicoprivatecitycompetitivenesso.pdf?sequence=1> on 26.04.2017
- SKGO (Standing Conference of Towns and Municipalities) (2016). LOCAL GOVERNMENT PROPERTY MANAGEMENT, Final Sector Gap Assessment, PRIORITY 2 – LOCAL ECONOMIC DEVELOPMENT – 2.1 PROPERTY MANAGEMENT Retrieved from [http://www.exchange.org.rs/upload/Document/File/2016\\_03/Public\\_Property\\_Final\\_Gap\\_Assessment.pdf](http://www.exchange.org.rs/upload/Document/File/2016_03/Public_Property_Final_Gap_Assessment.pdf) on 01.04.2017
- Swinburn, G., Goga, S. & Murphy, F. (2006) LOCAL ECONOMIC DEVELOPMENT: A PRIMER DEVELOPING AND IMPLEMENTING LOCAL ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGIES AND ACTION PLANS. Bertelsmann Stiftung, Gütersloh; The World Bank, Washington, D.C
- Staeheli, L.A. & D. Mitchell (2006). USA's destiny? Regulating space and creating community in American shopping malls. *Urban Studies* 43(5-6): 977-92.
- Stevanović, S., Milanović, M., Milačić, S. (2013). Problems of the Deindustrialization of the Serbian Economy. *Economics of Agriculture* 3/2013 (pp. 465-477) UDC:330.341.424(497.11)
- UN Habitat (United Nations Human Settlements Programme) (2012). Small Town Development Approaches. The Global Urban Economic Dialogue Series. Nairobi
- UN (United Nations) (2015). Responsive and Accountable Public Governance. 2015 WORLD PUBLIC SECTOR REPORT. New York
- Vujošević M. (2003) Planning in post-socialist political and economic transition, Belgrade: IAUS.
- Whyte, W. (2007) The Life of Plazas. In M. Carmona, T. Heath, T. Oc, S. Tiesdell (Eds.), *Urban Design Reader* (pp. 226-229). Oxford, UK: Architectural Press
- Zekovic, S. (2009). Regional competitiveness and Territorial Industrial Development in Serbia. *SPATIUM International Review* No. 21, December 2009, (pp. 27-38). UDK 711.24(497.11); 330.34(497.11)
- Zivanovic, J. (2014). Land Use Regulation and Property Rights Regime Over Land in Serbia. *SPATIUM International Review* UDC 349.412(497.11) No. 32, December 2014, (pp. 22-27). DOI: 10.2298/SPAT1432022Z

# L'infrastruttura dello spazio pubblico: strategie e modelli per la qualità dell'abitare urbano

Lidia Errante

## Abstract

Le forme di astrazione dell'urbanistica del XX secolo hanno sostenuto, con la teoria e con la pratica, un modello di città lontano dalla dimensione umana. Questo ha inevitabilmente portato alla diffusione di fenomeni di abbandono e marginalizzazione di interi brani della città, che si accompagnano a un degrado urbano fisico e sociale in grado di alimentare una già scarsa percezione della qualità della vita. È ormai opinione diffusa che la questione della vivibilità dell'ambiente costruito possa essere affrontata a partire dal ruolo strategico dello spazio pubblico, inteso come sistema connettivo dell'intero tessuto urbano, capace di contenere, sostenere e facilitare flussi e attività di persone, beni, servizi e informazioni.

A partire dall'analisi delle principali tendenze e degli studi sullo spazio pubblico, si vogliono documentare e confrontare le diverse strategie, i criteri, gli strumenti analitici e operativi nonché le soluzioni progettuali *site-specific*, con particolare riferimento a quelle che abbiano posto la componente esperienziale a monte dell'intera riflessione. Keywords: spazio pubblico, dinamica socio-spaziale, qualità della vita urbana

## Introduzione

L'attenzione riferita al tema della qualità della vita in ambiente costruito appare giustificata sulla base delle sue molteplici implicazioni di carattere ambientale, sociale, economico e psicologico, connesse all'aumento della popolazione urbana<sup>1</sup>. Il tema progettuale posto al centro di questa riflessione è certamente lo spazio pubblico, definito da Stephen Carr come "il palco in cui il dramma della vita collettiva si dispiega"<sup>2</sup> e dove gli elementi fisici della città consentono i flussi e gli scambi tra gli individui nello spazio urbano.

In questa definizione ritroviamo già i temi del dibattito contemporaneo sulla rigenerazione urbana in chiave sostenibile, laddove la sostenibilità sia intesa nella declinazione

degli aspetti ambientali, sociali, culturali ed economici. D'altra parte il ruolo strategico del progetto di spazio pubblico viene riconosciuto univocamente dalle Nazioni Unite e incluso tra gli indicatori dell'undicesimo Obiettivo di Sviluppo Sostenibile – *Città e Comunità Sostenibili* per la sua capacità di "sostenere l'inclusione sociale, l'identità civica e la qualità della vita della città"<sup>3</sup>.

In ragione di queste considerazioni preliminari, il tema della qualità dell'abitare in ambiente costruito viene affrontato, nell'ambito del più ampio percorso della ricerca di dottorato, a partire da un concetto di spazio pubblico che assume una configurazione infrastrutturale. Da un lato per poter rendere conto della sua estensione dimensionale di connettivo del tessuto urbano, dall'altro per poter affrontare con rigore metodologico la complessità delle dinamiche socio-spaziali che lo caratterizzano. Per meglio orientarsi nella comprensione delle molteplici variabili in causa e in funzione della formulazione degli obiettivi della ricerca, vengono individuate dallo studio della letteratura sull'argomento le principali dimensioni dello spazio pubblico e le sue caratteristiche formali, al fine di costruire un set di indicatori interpretativi.

## Le dimensioni dello spazio pubblico

La riflessione sullo spazio pubblico non può prescindere da alcune necessarie definizioni<sup>4</sup> utili a risolvere – per quanto solo parzialmente – le ambiguità che il suo complesso significato nasconde.

Lo 'spazio' emerge come il luogo 'indefinito e illimitato in cui si pensano contenute le cose', ovvero gli oggetti – umani e non umani – che ne occupano una parte, vi assumono una posizione e sono legati da relazioni – qualitative e quantitative, talvolta comportamentali – attraverso cui gli individui rappresentano e organizzano la realtà. La definizione di 'pubblico' può invece riferirsi al concetto di proprietà in contrapposizione con quella privata e ancora, può suggerire la presenza di un ordine civile istituzionale, il dominio pubblico, il grado di accessibilità di un bene o di un luogo da parte di tutti gli individui, o talora il pubblico degli spettatori.

Dalla sintesi di queste due definizioni si riconoscono quindi le caratteristiche che qualificano lo spazio pubblico e in particolare ne indentificano le dimensioni, i temi specifici,

ovvero gli stessi nodi che ritroviamo nel dibattito culturale contemporaneo e nell'ampia letteratura sull'argomento. Vi si possono identificare almeno cinque principali dimensioni dello spazio pubblico, legate al tema della proprietà, delle relazioni sociali, del governo del territorio, della percezione e dell'accessibilità. A loro volta queste aprono la discussione all'individuazione e alla comprensione delle categorie formali e interpretative dello spazio pubblico, nonché dei ruoli e delle competenze esercitate dagli attori coinvolti in questo fenomeno socio-spaziale. Ai fini della ricerca, le riflessioni in merito alle diverse dimensioni sintetizzano alcune delle conclusioni critiche emerse della *literature review* e risultano preliminari alla formulazione di un quadro interpretativo e comparativo dei diversi casi studio presi in esame, con l'obiettivo di analizzare i limiti e le potenzialità delle strategie di trasformazione urbana adottati. In questo senso le dimensioni come di seguito riportate costituiscono i macro indicatori all'interno dei quali ricercare gli elementi qualificanti e quindi utili alla valutazione dello spazio pubblico, con particolare riferimento al suo impatto – diretto o indiretto – sulla qualità dell'abitare urbano.

### La proprietà:

La dimensione pubblica – o privata – dello spazio può essere rintracciata nei diversi elementi che costituiscono le attività e le relazioni economiche e sociali che caratterizzano l'uso, individuale o sociale, degli spazi urbani, la proprietà di tali spazi e il loro grado di accessibilità o visibilità, nonché nei gradi di permeabilità che danno luogo le molteplici e complesse combinazioni di questi fattori (Madanipour, 2003). Contrariamente all'opinione di Jane Jacobs (1961) non è possibile definire una demarcazione precisa tra cosa sia pubblico e cosa privato nella realtà del quotidiano. Possiamo invece ritenere che nelle relazioni tra oggetti e soggetti nello spazio esistano diversi gradi di contaminazione tra i due domini, per cui non possono essere definite azioni che siano esclusivamente pubbliche o esclusivamente private (Mitchell, 2003).

Una convinzione che trova ancora maggiore forza nel sempre più diffuso concetto di bene comune (i cd. *commons*) che si colloca come categoria alternativa di proprietà, affiancata a quella strettamente pubblica o privata, rap-

presentando *delle cose che esprimono utilità funzionali all'esercizio dei diritti fondamentali nonché al libero sviluppo della persona* e delle quali *deve essere garantita la fruizione collettiva*<sup>5</sup>.

*La socialità:*

Sebbene nell'economia del discorso i cinque punti non siano legati tra loro da un vero e proprio rapporto di gerarchia, è comunque possibile affermare che la dimensione della socialità costituisca un valore, una qualità, quindi più correttamente un obiettivo, che si costruisce attraverso l'azione congiunta delle forze esercitate nelle altre dimensioni. La dimensione pubblica dello spazio urbano, da sola, non è una condizione sufficiente a garantire la definizione di spazio pubblico urbano (Mariano, 2012), la cui qualità viene invece ricercata, spesso in forma di priorità e standard, nella capacità di incidere positivamente sulla coesione sociale, intesa come *senso di fiducia, cultura e ricchezza economica e sociale che caratterizzano una comunità* (Venturini et al., 2016). Nondimeno, lo spazio come socialmente costruito viene suddiviso nella concezione Lefebvriana in tre dimensioni principali<sup>6</sup>, come risultato della stretta collaborazione dello spazio rappresentato, percepito e vissuto (1974).

*Il governo:*

L'aspetto della gestione dello spazio pubblico è una delle dimensioni con il più alto grado di complessità, per il suo essere trasversale, interscalare e interdisciplinare, in termini di estensione territoriale, nelle competenze specifiche, ma anche per le molteplici ricadute sulle altre dimensioni. Nella triade Lefebvriana (1974) questa dimensione viene identificata dallo *spazio rappresentato*, ovvero in quello che Debord definisce alla fine degli anni '50 *la trasposizione bidimensionale dell'esperienza del percorso* (Vazquez, 2010), che per quanto utile alla pianificazione e alla gestione del territorio, si sovrappone con forza alla dimensione esperienziale dello spazio, fino a sostituirla.

Le ragioni del declino dello spazio pubblico, o in maniera più estesa del diffuso degrado fisico e sociale dello spazio urbano, si fanno ricondurre proprio alla disumanizzazione della città (Jacobs, 1961; Gehl, 1971, 2011, 2013) laddove fenomeni di privatizzazione, mercificazione e omogeneizzazione, nonché condizioni di scarsa fruibilità, cattiva progettazione o insicurezza sono da imputarsi a una generale carenza nella gestione (Carmo-

na, 2010), pianificazione e programmazione dello spazio pubblico.

Viene da sé che l'accessibilità dello spazio pubblico possa essere ostacolata non solo fisicamente, ma anche socialmente, da condizioni di degrado fisico e/o scarsa manutenzione o perché il suo utilizzo viene limitato a una sola parte della comunità da una gestione privata o dalla presenza esclusiva di un gruppo sociale. Percepiti come ostili, estranei e alimentando un senso di disaffezione e incuria, questi spazi diventando talvolta, per la 'teoria della finestra rotta', oggetto di vandalismo.

*La configurazione:*

La configurazione fisica dello spazio funge invece da soluzione di continuità tra le scelte amministrative e gestionali delle politiche urbane e il modo in cui le comunità le percepiranno (Lefebvre, 1974). La dimensione del progetto è il collante delle dinamiche socio-spaziali, poiché da un lato ne fornisce gli elementi tangibili, dall'altro stabilisce più o meno tacite regole comportamentali ammesse per utilizzarli (Gehl, 2013)

Riprendendo la definizione di spazio, questo viene considerato *“come intuizione soggettiva elaborata mediante gli organi di senso – specialmente la vista – ed è concepito come modalità secondo la quale l'individuo, nel suo comportamento sociale, rappresenta e organizza la realtà in cui vive”* (Treccani, Dizionario online della lingua italiana). Una definizione che si associa all'idea di *percezione come immagine mentale* (Lynch, 1964) e che sottolinea il legame intrinseco tra la dimensione fisica e quella percettiva.

Come sottolineato in precedenza, talune scelte di progetto – o di arredo urbano – possono limitare, negare o al contrario agevolare o consentire molteplici attività legate alla vita pubblica, dalla socializzazione all'acquisto di beni e all'erogazione di servizi, dalla mobilità alle attività legate al tempo libero e allo sport. Il progetto di spazio pubblico assume in questo senso una connotazione strategica ancora più ampia, che investe tutte le dimensioni dello spazio aperto urbano, da quelle fisiche – la piazza, il parco, il marciapiede, la strada, lo slargo, il vuoto nell'edificato – a quelle sociali legate alla vita quotidiana.

*La fruizione:*

L'esperienza dello spazio, nei complessi e non sempre codificati aspetti della vita sociale (Lefebvre, 1974) è in grado di produrre

e conferire sempre nuovi e mutevoli significati ai luoghi della città. In questa prospettiva, lo spazio viene continuamente prodotto e riprodotto perché esperito, concepito e/o vissuto dagli attori umani e non umani che prendono parte a questo processo. La presenza di un'utenza di abitanti o frequentatori di un luogo rappresenta quindi la prima metà della dinamica socio-spaziale, una duplicità che la configurazione formale imposta dal progetto deve poter e voler rafforzare.

Sul piano analitico, questa diventa la dimensione maggiormente oggetto di interpretazione, nella quale gli utilizzi informali, imprevisti, talvolta inusuali, suggeriscono differenti chiavi di lettura per comprendere i fenomeni legati allo spazio pubblico.

## **I temi dello spazio pubblico-collettivo**

Comprendere la stretta interdipendenza delle diverse dimensioni pone una grande sfida allo *urban design* (Madanipour, 2003) non solo per le sue implicazioni progettuali quanto ancora per quelle normative e amministrative. La città di fatti non è soltanto oggetto di percezione e godimento, ma il prodotto della trasformazione di innumerevoli operatori che ne mutano la struttura, i dettagli, ne controllano la crescita e la forma, in un susseguirsi continuo di fasi (Lynch, 1964). A partire dalle dimensioni dello spazio pubblico, che restano pressoché invariate nel corso dell'ultimo secolo – quantomeno in termini di principio e nelle modalità di produzione e riproduzione dello spazio – bisogna comunque riconoscere come i suoi temi siano oggetto di variazione con il passare del tempo e con l'evolversi della cultura urbana, delle tecnologie e nondimeno del dibattito internazionale. In un contesto di profonde trasformazioni strutturali del concetto stesso di città, dal percorso di ricerca emergono alcune considerazioni. In primo luogo, il tema dello spazio collettivo sembra gradualmente inglobare, se non sostituire, alcune questioni legate alle dimensioni della socialità e della proprietà. Proprio in virtù di una condizione di permeabilità tra le sfere del pubblico e del privato, è inoltre necessario considerare quanto la volontà di costruire uno spazio pubblico-collettivo stia emergendo con grande forza tra le comunità urbane in risposta ai diffusi fenomeni di privatizzazione – dalla proprietà, alla gestione, fino all'invasione delle automobili. Una tendenza che mira

proprio alla costruzione di un ambiente urbano di qualità, fisica e sociale<sup>8</sup>. Nondimeno, la componente partecipativa – nelle forme dirette o indirette – assume nei progetti di trasformazione urbana una rilevanza non di poco conto, per la sua capacità di fornire informazioni sensibili sui valori e i disvalori, così come le possibili vocazioni dei luoghi, rilevati dalle comunità residenti.

D'altra parte, se la *governance* e il progetto rimangono gli strumenti privilegiati per perseguire, realizzare e mantenere nel tempo tali obiettivi di qualità, è pur vero che certe loro forme siano da ritenersi in parte colpevoli, alle diverse scale, di aver favorito la marginalizzazione di intere aree urbane (Madanipour, 2003) subordinate alla connotazione mono-funzionale dell'urbanistica del secolo scorso (Cantalini, 2002). L'approccio del modernismo, astratto, lontano dalla dimensione umana, più incline a favorire la circolazione delle automobili e alla divisione dell'ambiente costruito in comparti funzionali, ha inficiato lo svolgimento delle attività quotidiane della vita pubblica, mettendo in crisi la forza connettiva del tessuto urbano (Jacobs, 1961; Gehl, 1971, 2011, 2013). Un ulteriore tema, trasversale alle dimensioni dello spazio pubblico, è quello della sua percezione. Considerando le ricadute socio-culturali e in risposta al fenomeno di generale disumanizzazione dell'ambiente costruito (Jacobs, 1961; Gehl, 1971, 2001, 2013) non può più essere solo la forma fisica e formale del progetto ad assicurare continuità e coesione tra le dimensioni dello spazio pubblico, ma il suo livello di performance (Lefebvre, 1974), ovvero come questo viene percepito, quindi utilizzato. In questo senso la percezione, avvalorando quanto già detto sulla componente partecipativa, diventa un indicatore sensibile nella valutazione della qualità fisica e sociale dello spazio urbano, ed è essa stessa oggetto di analisi e interpretazione, come prima variabile coinvolta nella continua produzione di spazio (Lefebvre, 1974). Aprirsi all'analisi della percezione, e a sua volta all'immagine come *aggregato di tutti gli stimoli* (Lynch, 1960), consente di operare una valutazione, talvolta empirica se non empatica, dello spazio urbano nel suo complesso significato per l'individuo, quindi nella possibilità di essere letta e nella capacità di farsi comprendere, ovvero filtrata da un processo di costante interazione (Lynch, 1960).

## L'infrastruttura dello spazio pubblico-collettivo

In ragione delle molteplici sovrapposizioni tra le dimensioni materiali e immateriali, emerge quindi il concetto di *infrastruttura di spazio pubblico*, nella necessità di mettere in relazione tra loro i sistemi urbani e i livelli di leggibilità di cui si compone la città. Dalla qualità di questi rapporti dipende la qualità del sistema urbano (Faroldi, 2016) quindi dello spazio pubblico, che è relazionale non solo in termini di socialità (Lefebvre, 1974) quanto anche di produzione di relazioni tra le diverse forme fisiche dell'ambiente costruito.

L'infrastruttura di spazio pubblico è infatti da considerarsi come quella successione continua di spazi aperti, semi-coperti o chiusi, capace di contenere i flussi della città, siano essi di persone, beni, servizi o informazioni e ancor di più di distribuirli per l'intera estensione del tessuto urbano.

Non sorprende quindi che un tale approccio si possa ritrovare nelle numerose esperienze nord europee, con particolare riferimento al caso danese, pioniere sui temi della trasformazione e del welfare urbano. Risulta un concetto di spazio pubblico dinamico (Vettori, 2016), basato su un'idea di città densa, compatta e a misura d'uomo, e che di fatti viene perseguita attraverso politiche urbane integrate volte a migliorare la vivibilità urbana (Gehl, 1971, 2010, 2013).

Il modello danese ha costituito, per risonanza e impatto, un caso paradigmatico a livello internazionale in termini di approcci, metodi e competenze (Vettori, 2016). Lo spazio pubblico ritrova nella sua duplice dimensione territoriale la sua estesa e capillare funzione di connettivo del tessuto urbano e il suo puntuale ruolo di mediatore tra lo spazio e i suoi abitanti, veicolando il percorso verso una ri-umanizzazione dell'ambiente costruito. Tra tutte il caso di Copenaghen, ad oggi una delle città più vivibili al mondo anche grazie un'azione congiunta di governo, tecnici, progettisti e ricercatori che l'ha resa uno dei più estesi e duraturi campi di sperimentazione urbana in Europa dopo la seconda guerra mondiale.

Copenaghen è morfologicamente la tipica città storica europea, che ha mantenuto nella sua parte più interna l'antica struttura urbana medievale. La prima pedonalizzazione viene ordinata nel 1962, quando il centro

storico si trova invaso da automobili in sosta e in circolazione. Dopo una prima resistenza da parte della comunità locale, l'operazione incontra il successo di cittadini e commercianti, e apre la pista ad altre sperimentazioni di questo tipo. La graduale espansione di questa rete e quindi la progressiva eliminazione dell'automobile dall'ambiente urbano, ha avuto non poche ricadute positive di natura ambientale, sociale e culturale, per la sua capacità di aver disvelato nuovi e potenziali modi di vivere e attraversare lo spazio urbano<sup>9</sup>.

I principi alla base di uno tra i più diffusi ed esportati modelli di trasformazione urbana – oggi definito 'effetto Gehl' dal nome del più conosciuto urbanista – sono quelli dei *Public Space, Public Life Studies and Strategies (PSPL)*. A partire dalla convinzione che sia proprio la vita pubblica a qualificare lo spazio urbano, e che questo a sua volta debba assecondarla, non viceversa, i PSPL sono tra i primi ad analizzare lo spazio pubblico come fenomeno socio-spaziale e a utilizzare i dati raccolti per la formulazione degli obiettivi e degli standard di qualità di precisi strumenti strategici, operativi o di piano.

È bene ricordare che i dati positivi emersi da queste sintetiche battute sul modello Copenaghen sono in effetti frutto di oltre cinquant'anni di coraggiosa sperimentazione e trasformazione dello spazio pubblico, la cui configurazione infrastrutturale ha preso forma e forza grazie a una costante implementazione nel tempo, supportata da un apparato teorico molto consistente costruito sulla base di una meticolosa raccolta e interpretazione di dati e informazioni. Nondimeno, le politiche urbane attuate nel corso degli anni in Danimarca hanno confermato ulteriormente la necessità di considerare come sussidiarie non solo le molteplici dimensioni dello spazio pubblico, ma i relativi operatori competenti, gli *stakeholder* e più in generale gli attori coinvolti nel processo di trasformazione urbana, in linea con gli obiettivi di qualità urbana espressi nelle diverse direttive comunitarie.

L'approccio *PSPL*, formulato a partire dalla sperimentazione danese, risulta essere il più 'esportato' su scala internazionale, diffuso non solo in Europa, quanto anche negli Stati Uniti, Latino America e Australia. Questo per due ragioni in particolare: da un lato, comprensibilmente, per le ricadute positive

in termini di qualità ambientale e benessere delle comunità, nonché di marketing urbano e territoriale, in termini di incremento della popolazione e dei flussi turistici e per le relative implicazioni sull'economia locale registrate; dall'altro, l'esportabilità di questo modello risiede nel suo essere altamente flessibile, estendendo il concetto di *site-specific* a tutto il processo. Nonostante le categorie interpretative dello spazio pubblico e i principi più generali nella comprensione dei fenomeni urbani siano applicabili più o meno universalmente ai diversi contesti di analisi, la specificità dei risultati emersi in fase di interpretazione dei dati non può che portare alla definizione di obiettivi di qualità e standard progettuali altrettanto specifici, riducendo il rischio di 'fallimento'.

Infine, è rilevante ricordare come l'attività di ricerca di Jan Gehl sia partita proprio dall'analisi dello spazio pubblico in Italia, affascinato dall'intensa vita pubblica che lo anima grazie alle attività più disparate (Gehl, 2013). Appare quindi curioso che proprio in Italia, nonostante l'attuale stato di generale declino fisico e concettuale dello spazio pubblico, i *PSPL Studies and Strategies* non siano ancora stati presi in considerazione nel tentativo di rinnovare l'approccio alla trasformazione, progettazione e programmazione dell'infrastruttura dello spazio pubblico.

### Gli obiettivi della ricerca

Alla luce di queste considerazioni, l'obiettivo principale del percorso di ricerca nell'ambito del dottorato mira alla formulazione di un possibile modello di governance multilivello del sistema degli spazi pubblici, che attraverso un approccio metodologico olistico, fortemente orientato alla qualità dell'abitare urbano, risponda ai principi di sostenibilità – sociale, culturale, ambientale ed economica – flessibilità e fruibilità dell'ambiente costruito. Un'infrastruttura socio-spaziale che si avvalga di un apparato in grado di produrre conoscenza sulla base di un sistematico quanto approfondito lavoro di raccolta e interpretazione dei fenomeni urbani e che sia in grado di tradurli in obiettivi e priorità strategiche volte a rispondere, attraverso il progetto di spazio pubblico, alle sempre mutevoli esigenze della città contemporanea e della sua comunità urbana.

Questo obiettivo assume particolare importanza alla luce della rilevata scarsità di stru-

menti a disposizione delle piccole e medie città nel comprenderne e nel guidarne le trasformazioni, non solo sotto il profilo della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, quanto nella prospettiva di un diffuso benessere urbano. Nondimeno, la necessità affrontare la questione della qualità dell'ambiente costruito e dell'abitare urbano, appare ancor più rilevante se si considerano le più recenti classifiche sulla qualità della vita, che per quanto si siano aperte all'utilizzo di indicatori di qualità ambientale e urbana nella valutazione del benessere, tendono a escludere la componente esperienziale, difficilmente quantificabile e comparabile.

1. Le Nazioni Unite stimano nel "World Urbanization Prospect" che la popolazione urbana mondiale raggiungerà i 6,5 miliardi entro il 2050.
2. Traduzione personale dall'originale brano tratto dall'introduzione di *Public Space*, di Stephen Carr (vedi bibliografia) che recita: "Public space is the stage upon which the drama of communal life unfolds".
3. UN-Habitat for the Sustainable Development Goals – 11.7 Public Space
4. Le definizioni di *spazio* e *pubblico* sono tratte da Treccani, Dizionario online della lingua italiana
5. Il testo è tratto dalla definizione di *bene comune* data in luogo del Disegno di legge delega per la modifica del Capo II del Titolo I del Libro III del Codice Civile per la riforma delle norme del codice civile sui beni pubblici, redatta dalla Commissione Rodotà
6. Nello specifico, la prima dimensione costituisce l'aspetto più tecnico della rappresentazione dello spazio, la seconda la sua configurazione fisica, data dal progetto – considerata in grado di assicurare continuità e coesione alla triade – e infine la dimensione della vita pubblica e delle modalità di utilizzo adottate da utenti ed abitanti.
7. La *teoria della finestra rotta* è stata postulata nel 1982 da James Q. Wilson e George L. Kelling per descrivere il fenomeno criminologico del disordine urbano, del vandalismo e dei comportamenti anti-sociali. A partire da un primo esperimento condotto già nel 1969 dal professore Philip Zimbardo, presso l'Università di Stanford, che dimostra come a prescindere dal contesto sociale di riferimento, una condizione di partenza di degrado anche minimo, diventa "virale" innescando una reazione a catena di incuria e atti vandalici.
8. Si vedano le attività di placemaking raccolte su scala globale da *Project for Public Spaces (PPS)* – <https://www.pps.org>
9. Fonte Gehl Architects, *Public Spaces in Copenhagen – A guide to the public spaces in Copenhagen*

### References

- Carr, S. (1992). *Public Space*. New York, US: Cambridge University Press.
- Cantalini, S., & Mondaini, G. (2002). *Luoghi comuni*. Roma, IT: Maltemi.
- Carmona, M. (2010). Contemporary Public Space, Part Two: Classification. *Journal of Urban Design*(15), 157-173.
- Carmona, M. (2010). Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique. *Journal of Urban Design*, 15, 123-148.
- Faroldi, M. (2016). Infrastruttura. La metafora organica tra fenomenologia del sistema urbano e opportunità. (M. Losasso, A cura di) *TECHNE – Journal of Technology for Architecture and Environment*(11).
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, USA: Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space* (Edizione Originale: 1971 ed.). (J. Kock, Trad.) Washington, USA: Island Press.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How To Study Public Life*. (K. A. Steenhard, Trad.) Washington, USA: Island Press.
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities* (Edizione Originale: 1961, New York: Random House Inc. ed.). New York, USA: Vintage Books Edition.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. (Edizione Originale: La production de l'espace, 1974, Edition Anthropos.) Oxford, UK: Basil Blackwell Ltd.
- Lynch, K. (2001). *L'immagine della città*. (Edizione Originale: *The Image of the City*. 1960, Harvard University Press, Cambridge) Marsilio.
- Mariano, C. (2012). *Progettare e gestire lo spazio pubblico*. Roma: Aracne editore.
- Madanipour, A. (2003). *Public and private space of the city*. London, UK: Routledge.
- Mitchell, D. (2003). *The Right to the City and the Fight for Public Space*. New York, US: The Guilford Press.
- Vazquez, D. (2010). *Manuale di psicogeografia*. Nerosubianco.
- Venturi Ferriolo, M. (2002). *Etiche del paesaggio – Il progetto del mondo umano*. Roma, IT: Editori Riuniti.
- Vettori, M. P. (2016). Cycling city project: strategie e tecnologie delle infrastrutture per la mobilità sostenibile. Il caso di Copenhagen. *TECHNE – Journal of Technology for Architecture and Environment*(11), p. 66-73.

## City and sport: landscape and public space in scene

Karliane Massari Fonseca, Marcelo Ribeiro Tavares, Lucia Maria Sá Antunes Costa, Antonio Colchete Filho

### Abstract

Since Ancient Greece, cities are prevalent in their spatial and symbolic attributes to shelter recreational and sports activities. In contemporaneity, both, street sports only increased their chances to succeed in the collective and public life, either through major global sporting events, either in the daily lives of people. Topics such as healthy living and sustainability are recurrently related to the urban qualities of a city. In this paper, we present the current characteristics of the presence of the sport in the streets, squares, parks and beaches in two Brazilian cities, Rio de Janeiro (coast) and Juiz de Fora (mountain) with an emphasis on walking and street racing. This paper concludes that if there is more organized activities in public spaces, a greater range of activities for the population may develop. Also, the appropriation of public spaces and landscapes by sportive events not always bring benefits to the space where they settle.

Keywords: Sports; Cities; Public space; Landscape; Brazil.

### Introduction: the raise of sportive cities in Brazil

Since Ancient Greece, city and Sports are connected. In 776 BC, Olympic Games were a celebration which brought religious and political symbols to the polis (Maioral, 2014). Today, many recreational and sportive activities take place in central areas of cities. Therefore; as Mascarenhas (1999) argues; sports have an effect on the significance and urban dynamics of places. Considering cities as a stage for public events, this explains why three fourths of marathons and half marathons take place in central areas of cities (Blin, 2012). After the 1980's boom of jogging practices, there was an increase of the appropriation of open spaces of cities for sports. Wasser (1998) observed that, since then, citizens took part both as actors and audiences, and

new forms of sociability have been developed. Due to the growing appropriations, new types of sports have emerged in the open spaces of the city. Augustin (2002) points out that the existence of diverse sports configures multiple territories, and this should be taken into account by city planning. Some of these sports events may turn into consolidated practices, either ephemeral or seasonal ones, and this emphasizes the role of sports in the city. Also, social appropriations of sports which have merged into the city are quite remarkable for the daily life of the city. Street running is incorporated by sports events and spread through urban territories, presenting a model of leisure-health for the city (Blin, 2012).

We have been studying the impact of these practices in two Brazilian cities, Rio de Janeiro and Juiz de Fora, different in size and location, but with many historic and cultural connections. In the city of Rio de Janeiro, the practice of street running is spread through many locations, preferably in open spaces of forested streets, parks, of the sea-front and of the edges of lagoons. In Juiz de Fora, an inland city in a mountainous region, despite the existence of many sloped urban areas, there are some parkways and river edges which are intensively occupied by street runners. In both cities, a scenery of forested mountains dominates the visual landscape. This research involved a bibliographical research and field observation, both on routine running practices and on periodic sports events. There are a series of conflicts due to the privatization of public spaces during the realization of large scale events. Moreover, there are no economic counterparts from the event producers neither other direct benefits for the events locations. Nevertheless, we have verified there is an increasing interest in street running events in the two observed cities. Different sports have their specific location and spatial forms. In Rio and Juiz de Fora, the availability of spaces and the existence of potential investors may be an opportunity to build a network of leisure' health and sociability in public spaces.

### Sports in Rio de Janeiro: metropolitan spaces and cultural landscape

Rio de Janeiro has a population of 6 million inhabitants and an urban density of 5,265.82 people per km<sup>2</sup>. If we consider not just the



Figure 1 - Half Marathon of the city of Rio de Janeiro. Source: <[http://aloriodejaneiro.com/wp-content/uploads/2015/08/meiamaratona\\_rio\\_div\\_95.jpg](http://aloriodejaneiro.com/wp-content/uploads/2015/08/meiamaratona_rio_div_95.jpg)>. Access: Sept. 24, 2017.

central city of Rio, but the total Metropolitan area, population is over 12 million inhabitants (IBGE, 2016a). The city is rather attractive for large events: its shore goes along for more than 14 km of extension; there are lagoons, parks, plazas, and forested streets. Also, there is infrastructure for large areas to be occupied by events, mainly in Central areas but also in other zones.

Street running groups host international competitions and circuits. In 2017, there is a prediction of 148 competitions; what equates to two competitions per week during the whole year (Corridas, 2017). Available data indicates that this sector represents around 3 billion reals- almost \$1 billion (Corpore, 2009) in Brazil. In Rio' the 15th editions of the Marathon of Rio had more than 33 thousand entrants, from 47 countries and an estimated movement of 200 million reals- \$ 6.6 million (Folha Vitoria, 2017).

As a centre of the metropolis, a city with extreme visibility and a remarkable landscape, Rio city has many possibilities for urban marketing, but large sport events have to be carefully planned so that economic benefits and social and spatial legacies efficiently occur. For example, the Olympic Games, despite the legacy of some built infrastructure, has been presently debated, due to the large amounts of resources spent. Also, during many larger events, we observed there were traffic jams, depredation and violence. Therefore, we have to question the legacy for public spaces after urban marketing explores natural and built sites of the city for large events. In Rio, both as the center of a metropolis and also a recognized cultural landscape, a world heritage city, there is a diversity of sports and free events for the population.



Figure 2- 70th Bonfire Running in Juiz de Fora, 2017.  
Source: Fonseca, K., 2017.

### Sports in Juiz de Fora: townscape and invention

The city of Juiz de Fora has a population of 560 thousand inhabitants (IBGE, 2016b) and a population density of 359.59 people per km<sup>2</sup>. Yet, it is the economic and cultural core of Zona da Mata, a regional area which comprises 142 towns and over 2 million inhabitants. Consequently, the city of Juiz de Fora has a daily weekdays floating population of around 52 thousand people, related to services, jobs, education and also leisure activities (UFJF/SECOM, 2011). Considering the sports infrastructure, there are many available spaces for events, as parks, the University Campus Park, squares and forested streets and mountains.

Street running in Juiz de Fora is now restricted to local inhabitants, but it has a potential opportunity of increase and as the place of regional events. By the data available in the final report of the Ranking of 2012, street running had a medium increase of 1,075 runners per competition, and a total of 3,755 entrants in running events in the city. An example of this increase is in the amount of entrants for the 2017 70th edition of the Bonfire Running (figure 2), one of the oldest and most famous running events in Juiz de Fora, which has now 1.8 thousand participants (Globo esporte, 2017), against the 1,369 participants in 2012 (Ranking 2012). The city now has eleven running events in the official Agenda (Ranking, 2017), and a total of twenty events are estimated for 2017.

The inland characteristics of Juiz de Fora, its size and configuration reduce the diversity of sports. Nevertheless, the increase of street runners is notable. This relates to the increase of local groups which are organized by fitness clubs or health professionals, training athletes and other social groups also in squares and forested areas. However, when major

events are held in the built environment of the city, we have to observe the need of efficient planning measures to minimize traffic jams and the depredation of public spaces.

### Final considerations

The connection between sports and cities is relevant to the contemporary dynamics of places, stimulating populations to healthier practices. Blin (2012) reminds us that running events are festivities which animate and promote urban territories. The two case studies we analyze reinforce the idea that these events may bring economic benefits to the city. The formalization sportive practices, with institutions carrying out the promotion, with urban and sportive marketing, and social health policies, are also positive issues. In Rio, we verify that street running is a prevailing sport, encouraged by landscape attractions and waterfronts. In Juiz de Fora, people adhere to other sportive activities. If we realize leisure and sports as significant manifestations of contemporary culture, we see they promote more democratic, inclusive and qualified public spaces and landscapes, and also they give value to the places, as positive appropriations of city spaces.

### References

- AUGUSTIN, Jean P. La diversification territoriale des activités sportives. *L'Année sociologique*, vol. 52, p. 417-435, 2002. In: <<http://www.cairn.info/revue-l-annee-sociologique-2002-2-page-417.htm>> Access: Sept., 24. 2017.
- BLIN, Éric. Sport et événement festif. La ville à l'heure des marathons et des semimarathons. *Annales de géographie*, n. 685, p. 266-286, 2012. In: <<https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2012-3-page-266.htm>> Access: Sept., 24. 2017.
- COLCHETE FILHO, Antonio; ZAMBRANO, Leticia. M. A.; FONSECA, Fabio. L.; CARDOSO, Carina. F. A caminhada na cidade: análise dos atributos físico-sociais do espaço urbano. In: NOVO, Jose Marques Junior. *Atividade física e fatores relacionados: uma abordagem multiprofissional*. 1 ed. Curitiba, PR: CRV, 2014.
- CORPORE. (2009). A corrida dos lucros. In: [http://www.corpore.org.br/cws\\_exibeconteudogeral\\_2933.asp](http://www.corpore.org.br/cws_exibeconteudogeral_2933.asp). Access: Sept., 24. 2017.
- CORRIDAS. Site. In: <http://www.corridasbr.com.br/RJ/Calendario.asp>. Access: Sept., 24. 2017.
- FOLHA VITORIA. Blog Corrida de Rua. <http://www.folhavoria.com.br/esportes/blogs/corridaderua/2017/06/05/maratona-rio-vai-reunir-33-mil-corredores-de-47-paises-no-dia-18-de-junho/> Access: Sept., 24. 2017.
- IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2016a). Cidades: Rio de Janeiro. In: <<https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>>. Access: Sept., 24. 2017.
- IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2016b). Cidades: Juiz de Fora. In: <<https://cidades.ibge.gov.br/v4/brasil/mg/juiz-de-fora/panorama>>. Access: Sept., 24. 2017.
- MAIORAL, Rafael Franzoni. Identificação e avaliação dos atributos que influenciam a decisão de participação em eventos de corrida pedestre no Brasil. 2014. 328 f. Dissertation. Florianópolis: Universidade do Estado de Santa Catarina. Programa de Pós-graduação em Administração, 2014.
- MASCARENHAS, Gilmar. A geografia e os esportes: uma pequena agenda e amplos horizontes. *Revista Conexões*, Campinas, v. 1, n. 2 p. 47-61, dez. 1999.
- RANKING. Regulamento geral: 31º Ranking Prefeitura de Juiz de Fora de Corridas de Rua 2017 Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de fora, 2017. In: <[https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/sel/corridas/ranking\\_pjf/arquivos/regulamento\\_geral\\_2017.pdf](https://www.pjf.mg.gov.br/secretarias/sel/corridas/ranking_pjf/arquivos/regulamento_geral_2017.pdf)>. Access: Sept., 24. 2017.
- RANKING. Relatório final. 26º Ranking Prefeitura de Juiz de Fora de Corridas de Rua. Juiz de Fora: Prefeitura de Juiz de fora, 2012. In: <<https://www.pjf.mg.gov.br/noticias/anexo/Relatorio%20Final%20Ranking.pdf>>. Access: Sept., 24. 2017.
- UFJF/SECOM. Clipping. Clipping Eletrônico 2,3 e 4 de abril de 2011. Juiz de Fora: Tribuna de Minas In: <http://www.ufjf.br/secom/2011/04/04/40301/> Access: Sept., 24. 2017.

- TORRES, Yuri Queiroz Abreu. Cadarços urbanos. 2016. 239 f. Thesis. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação em Urbanismo 2016.
- WASER, Anne M. Du stade à la ville: réinvention de la course à pied. Les annales de la recherche urbaine, n. 79, set. 58-68, 1998. In: <<http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/du-stade-a-la-ville-reinvention-de-la-course-a-a314.html>>. Access: Sept., 24. 2017.

## Romantic Places – Urban Spaces

Katharina Lehmann, Anuschka Gooss

### Abstract

The Project „Romantic Spaces – Urban Spaces“ works about places in the world, that are specifically seen as „romantic places“, such as caribbean beaches, cities like Paris or Venice and regions like the Italian Amalfi Coast or the snowy villages of the Alps during the winter time. It deals about finding out, why these places are considered as being „romantic“, what makes them highly attractive as tourist destinations and what are the main needs and motivations of people and societies to visit them and spend time there. Based on this perspective, it hence investigates about the requirements of urban societies being in contact with nature and reveals how globalization and digital communication increase the human need of elements of nature, expressing itself throughout landscape elements and direct social communication within urban contexts. The project has been realized at the University of Lüneburg since the beginning of the year 2017, offering a discourse analysis of historic, modern and contemporary romanticism, reflecting in places and throughout urban social dynamics. The results of an empiric study realized in Lüneburg as a highly romantic city will also be presented.

Key words: Romantic places, cities, society, Germany, Lüneburg

### Introduction and structure

The project „Romantic Places – Urban Spaces“ is theoretically based on the perspectives and ideas of the european movement of romanticism in the 19th century and examines to what extent the mentality of the romanticism can be recognized in present societies. It investigates about the expression of romantic ideas and needs of societies at places, that are considered to be romantic. It asks, why these places have got these attributions and looks after the reasons of people to visit them with the commonly known, high frequency of spending time there. It finally leads to an survey, that investigated the motivations of urban citizens to travel to or even live in romantic

surroundings and empirically reflects the romantic needs of nowadays urban societies.

### The characteristics of romantic places

Certain places in the world are considered to be *romantic*. There are calm beaches with turquoise beaches, a soft summer breeze in the palm trees and white, fine sand ist he classical picture with might come to mind at first, when thinking of a romantic place. Later on, there are small towns with narrow streets, such as the well known cities and towns of Italy, Germany and Austria or the villages oft he snowy Alps in wintertime. Nestled in the mountains, wooden cottages with low walls and warm lights are the stereotype of a picture when it comes to rethinking romantic places in winter. This list of romantic places could be continued nearly endlessly: Paris as the city of love, next to the city of Venice, the paradise islands of the caribbean sea, the italian amalfi coast, mediterranean, small islands like Capri - and many places more. But what is it, what makes these places romantic? In order to get a first answer to this question, it is easy to realize that all the mentioned places are destinations of touristic interest. What makes people going there? What are their motivations and deeper individual and social needs?

When observing these places, it is notably striking that certain attributes match to all of these places: they all offer a cosy atmosphere and the absence of stress. They are relaxing by offering a calm atmosphere, a certain coziness and a lack of traffic, pollution and disturbing noises. Instead they can be characterized throughout a stunning nature scenery, offering openness and by that the possibility to define oneself new, i.e. in absence of the problems of the everyday life. Romantic places by that have something in common that all of them offer: they stimulate closeness and emotionality. Individual feelings and needs are allowed to come to the surface, the daily hustle turns down and allows wishes and dreams to show up within the persons who visit the relaxing places. A basic condition, in many is a limited stay at these places. But even if it comes to observe the characteristics of the mentality of the people living at the romantic places, it reveals that more calmness and tranquility seems to be a decisive trait of the so called romantic places.

## Romanticism and its reflection in nowadays' society

What is romanticism? First of all, it needs to distinguish the romantic age from the romantic mental attitude. While the romantic movement in Europe lasted from 1800 to 1850 and came up as a reaction to the industrialization, the romantic attitude is an apparent phenomenon also in the present. Describing the romanticism with Novalis reveals easily what „romantic“ means:

„By giving a high sense to the common, giving a mysterious semblance to the ordinary, giving the commonly accepted the dignity of the unknown and giving the finite an acquaintance of the infinite, I romanticize it.“ (Novalis: Werke. Mähl, H.-J.. München 1978. P. 334). It becomes noticeable, that romanticism has a lot in common with religion and is part of a movement that tries to put something in opposition to the secularization (Safranski: 2011, p.11).

However, the historical definition does not explain completely the phenomenon of the nowadays' appearance of romanticism.

## The Romanticism of present urban societies

"Romanticism as an epoch has passed, but we do find the romantic as an attitude of mind." (Safranski 2007, p.392) This is emphasized by the German philosopher Rüdiger Safranski at the end of his book "Romanticism - A German Affair (2007). Romanticism, as an attitude of mind, was not confined to the epoch in the eighteenth and nineteenth centuries (cf. *ibid.*, P. The author gives a romantic character to romanticism, among other things he describes the romanticism as "a continuation of religion with aesthetic means" (*ibid.* P.13). He characterizes the romantic spirit as "varied, musical, tempting and tempting" (*ibid.* P.13), "it loves the distance of the future and the past, the surprises in the everyday, the extremes, the unconscious, the dream, the madness, the labyrinth of reflection" (*ibid.*). Romanticism therefore was opposed to the "calculability of the world" (*ibid.* P. 53) and the "bright intellect" (*ibid.*). Safranski also refers to Max Weber, who spoke of the "disenchantment of the world through rationalization" (*ibid.*, P.193), that goes along with the great significance of the empirical and rational sciences as well as the rational organization of everyday life. (cf

*ibid.*) Max Weber himself has shown in his work "Protestant Ethics" how this christian asceticism, especially in the Occident (cf. Weber, p. 155), leads to a life-style of capitalism with a tendency to bourgeois, economically rational life (*ibid.*, 195), which rejects the enjoyment of life (see p.191).

However in which way romanticism shows itself in our modern, western, digitized world, marked by rational capitalism?

## Romance: back then and now

### *Longing for nature*

Even then, in the 18th and 19th centuries, the romantic spirit was connected with a longing for wild nature and with an idealization of it. The writer Novalis (born 1772) felt the "creative forces of nature" (Safranski 2007 p.116). He defends an alliance with nature instead of its analysis (cf. *ibid.*). The German environmental historian Nils Magnus Franke emphasizes the great significance of nature for the romantics and recognizes in the motive of the *Blaue Blume* ("Blue Flower") in Novalis's work "Heinrich von Ofterdingen" an expression of the "universalistic view of nature" (Franke 2016, p.72) (cf. *ibid.*) According to Franke, there was a persisting search for an immediate experience of nature, of the dark and unfathomable (cf. *ibid.* This can also be seen in the works of romantic artists such as Caspar David Friedrich (cf. p.72). According to Ludwig Trepl, who has also dealt with Romanticism in his work "The Idea of Landscape", there is an identification with nature, especially with the landscape. The romantic artist, including hikers or viewers of the landscape, gives meaning to the nature, makes it alive and dissolves in it (cf. Trepl 2012, p. 128).

Safranski mentions the writer E.T.A. Hoffmann, author of the fairytale "Little Zache". The story is about a former paradise, a beautiful garden, is rationalized by the introduction of the Enlightenment: the forests are cleared, paths are laid, the land is used for agriculture and the wonderful is rejected. Hoffmann described the Enlightenment as a "poison" (Safranski 2007, p. 195) (cf. *ibid.*). Here it becomes clear how the rejection of the enlightenment and the idealization of nature go hand in hand.

How can this be applied to modern romance? "The totally technologized society needs romance" (Engelbrecht 2015) claims

the author Tim Engelbrecht 2015 in a guest contribution in the „Süddeutsche Zeitung“ newspaper. He criticizes "quantification of life" (*ibid.*) by means of empathic algorithms that quantify human emotions. We would have arrived at a "point of disenchantment" (*ibid.*), which occurred every hundred years. He draws comparisons to Max Weber's criticism of the "disenchantment of the world" in the last century and, in the face of the Romantics who had already fought against this disenchantment in the eighteenth century, "propagated a new form of Romanticism" (*ibid.*) that also in the past freed the emotions from intellect and rationality. He calls for new illusions to be created and calls for modern ideas and projects for the creation of spaces of experience. However, this should also be possible with digital means, as the principle of computer games or "Augmented Reality" shows. (cf. *ibid.*)

### *Romantic spaces in the present*

Nils Magnus Franke deals with modern romanticism with regard to nature in his work. As an example of a modern, romantic view of the "forest", Franke mentions the Federal Association of the German Nature Protection Association („NABU“), which expressly relied on "romance" in its demands. The demands were, among other things, to grow deciduous forests due to the higher diversity of species. In addition, forests should be newly created, without their growth and development being artificially influenced. The future forestry should also be natural. According to Franke, the NABU asks for the conversion of large parts of the forestry into nature reserves in the sense of romance (see Franke, p. 24off.). Mareike Engloff from the University of Saarbrücken also sees a return of the nature-ideal in her work "The Longing for the Ideal – ‚Landlust‘ and Urban Gardening in Germany" and referring both to urban gardening and the longing for a rural life. The latter becomes clear, for example, by the increasing circulation of countrylife related magazines such as „Landlust“ (see Engloff, p. 1 ff.).

Urban gardening is carried out in various forms so that there is no general definition (cf. *ibid.*). As an example, the author calls the „Prinzessinnengarten“ (garden of princesses) in Berlin, which was established in 2009 on a ruin site in Berlin-Kreuzberg where organic plantations done by citizens are realized.

There were also various events taking place on the site, which gave the project a social and communicative aspect. (cf. *ibid.*, p.97ff.) In general, as a rule, the projects have an aesthetic design (ecologically cultivated and materials recycled) (see *ibid.*, p.107). Mareike Engloff sees the "desire for a positive experience of nature" (*ibid.* 117) as one of several reasons for urban gardening. It would serve as an aesthetic escape from the cramped life in the cities. (cf *ibid.*) The actors see the presence of nature in the urban life as a "basic human need" (*ibid.*). Furthermore, the author refers to the longing for a rural and natural environment by claiming that many inhabitants of cities have discovered for themselves, that they have a true need of experiencing nature. In addition to sustainable, economic and social motives, one of the main reasons for wanting to be close to the nature is also a longing for living "the emotions of one's own Childhood" (*ibid.*, P. 182) (cf. *ibid.*, P. 182ff.).

David Stradling's example from America shows that romanticism is not limited to the feeling of a desire for infinite nature; instead, there is also (more intensified by art and literature) the fact that a romantic meaning is attributed to concrete geographical locations. Stradling also draws comparisons to European romanticism: "As an important aspect of European romanticism is the motive of the *sublime*, which became central to the American landscape art and literature, especially the literature written by and for tourists. The idea of sublime helps to create an emotional connection, not just with the nature but with specific natural places - places to which tourists flocked" (*ibid.*, P. 80). (see *ibid.*, pp. 76ff.)

These romantic places existed also for the European and German romantics. Rüdiger Safranski refers to the investigations around mythological research, which starts around 1800. The mythological studies show, that the Orient, which in that case means the Arab and Asian world, became a place of longing for a lot of the romantics. They turned their eyes away from the East and started to observe the "cultural cradle of mankind" (Safranski, 2007, p. 157). (cf. *ibid.*, p.156f.) At that time, there even certain German places were considered as romantic places. An example is the city of Heidelberg, whose university was a central meeting point of romantic authors like Clemens Brentano, Joseph Görres

or Friedrich Creuzer in the years between 1806 and 1808. Even the cityscape of Heidelberg "is a splendid place of romance" (*ibid.* P.180), as Safranski quotes the poet Joseph von Eichendorf. (see also p. 180ff.) Even today, Heidelberg is regarded as a romantic city: Kurt F. de Swaaf calls it a place of "real existing Romanticism" (*ibid.* .) where a certain "a feeling of life" (*ibid.*) can be perceived, especially in the opposite of constructed romantic places such as Disney World or similar artificial, created worlds.

The art historian and literary scientist Andreas Dehmer has collected pictures and texts that show and reflect the idea of romantic places. What is shown throughout his book "Italian Landscapes of Romanticism - Painting and Literature", demonstrates that there had been a „*Longing for Italy*" (Dehmer, p. 12) within the culturally active parts of society: the Italian landscape had been the motive for many artists and authors to find inspiration for their work. An example of this is the well known "Italian Journey" by Johann Wolfgang von Goethe. Also a lot of painters, such as Johan Christian Dahl or Joseph Anton Koch, were working many years about Italy as their main subject of matter. But also generally, the image of Italy as a country is often characterized by landscape painting. (cf *ibid.*, p. 12ff.) An Italian city that particularly fascinated the romantics was Venice. Klaus Bergdolt describes in his book "Germans in Venice" how both artists, authors and also many aristocrats felt attracted by the city of Venice (see Bergdolt 2011, p. 178). The specific romantic feeling was also encouraged by art and literature (see p. 12). Goethe, for example, worked on the romantic feeling in Italy in his work "Italian Journey" (see *ibid.*, p.180).

Venice developed over the centuries into a "German memorial place" (*ibid.* P.9). Even today, the city is mostly seen as a romantic place, mass tourism is attracted. Interestingly, it is mainly visited by Germans.

Of course, the romantic places, such as Venice, suffer a lot from the consequences that romanticism brings by itself: overcrowded places, pollution are only to features, that characterize the other side of romantic places – symptoms, that are not romantic at all. In the following section, a more detailed view on spaces and their emotional effects will be taken. It will be outlined, in what

way built structures can affect people; this is to be seen as a basis for the later on described empiric survey that was realized in Lüneburg.

## **Spaces and Emotions: Romantic Places** *Effects of Spaces*

Spaces are created by human beings, so it is important to consider the effect of a space on the perception and the emotional world of a human being, even "the feelings in human life are not arbitrary but play a directional role" (Hasse, 2015, p. 179) There is an "essential connection between human corporeality and space" (Lehnert, 2011, p.14). People experience spaces inevitably bodily, often without being aware of them or being able to free oneself from them. The physical communication has "a dialogical character of perception" (Hasse, 2015, p.181);

A romantic space addresses the feelings of a person and intensifies them. Since people are forced to experience spaces physically and emotionally, every space evokes certain feelings.

The more intense the experience of a space is, the more emotional is the effect in a person. Spaces whose atmosphere is intense and condensed, lead the perceiving person to a sort of perception where his emotions are strongly involved. Thus, the aesthetic spatial effect leads to an aesthetic experience that intensifies the feelings of the person who surrenders to it. (Bieger, 2011, p.76). This happens especially, if a spatial situation not only has a great potential for experiencing it feelingswise, but also narratively expands and compresses its atmosphere within the perceiving person." (Bieger, 2011, p. 80-81)

### *Emotional effects of spaces*

Each room thus has an atmosphere through its kind of design or its appearance. The atmosphere is "ubiquitous, there is no human environment without an atmosphere" (Hasse, 2015, p.185). Factors such as "noises, smells, Wind, temperatures, etc., have an important influence on the atmosphere" (Hasse, 2015, p.33), as well as the building materials, shapes and narrowness or expanses which also affect the perceived atmosphere.

In order to perceive the atmosphere, a person does not have to actively act or think, because physical communication can be based on uncontrolled perception (cf. Hasse, 2015, p.49). Sometime, e.g. when a person is not at



Figure 1: The City of Lüneburg during summer. Source: private picture of the author.

all distracted in thinking or any other activity, intensive communication dissolves the distance to the space and an intensive experience of the space takes place.

#### *How human commerce affects spaces*

On the other hand and in contrast to natural spaces, human intervention in nature always creates a certain atmosphere. This does not necessarily evoke the same feelings among all people in the physical experience of space, but the creation of an atmosphere can be decisive for the feelings to appear. This is especially happening in constructed places, that aim on increasing consumption (see Bieger, 2011, p. 80), which is influenced by an architecturally formed atmosphere (see Hasse, 2015, p. 58). It is therefore no surprise, that the untouched nature evokes feelings of romanticism in most of the people: with its non-manipulated character, people are feeling free and enjoying a space that is not commercially influenced. The connection with nature takes place, essential needs are triggered. A feeling that rarely is perceivable for urban citizens within urban surroundings. The following part shows and reflects and empiric survey that was realized in Lüneburg in 2017. As Lüneburg is considered to be a highly romantic town, the survey's objective was about to find out what exactly makes the town a romantic place and what are the motives of the interviewed persons to visit or live at that place. The results of the survey are re-connected to the theoretic parts of the article in its conclusion.

### **The empiric survey in Lüneburg: is the city of Lüneburg a romantic place?**

#### *Survey Design and Methods*

The field study took place in Lüneburg, a city of 71631 inhabitants which is located 40 kilometers southeast of Hamburg. The empiric

survey was put into practice with 30 graduate students of the department of urban planning on the 4th of June in 2017. The central question of this investigation was to find out if Lüneburg is a romantic city and which elements define a romantic categorization. The survey was based on the method of collecting qualitative data and answering the key objective by semi-structured interviews. 25 master students were separated in groups of five persons each and interviewed between six to nine people on one single day in June 2017. All in all, a total of 40 people were interviewed in the public spaces of Lüneburg. Some of them were tourists visiting Lüneburg while others were citizens walking through the town center. The length of the interviews varied between 10 and 30 minutes. Most of them were one-on-one interviews but in some cases two individuals at once were interviewed. In this context it is important to mention that the qualitative method of semi-structured interviews does not elevate a universal claim. In a scientific context the survey is not representative, nor valid. The individual in-depth interview allows the interviewer to dive deeply into each person's social and personal matters. For this research project it was relevant to analyze the respondents' behavior and feelings, attitudes and beliefs related to different topics of the city. On the basis of these beliefs which are articulated as subjective statements on facts (Diekmann 2016, 473) the main question should be answered.

Generally, the semi-structured interview is organized around a set of predetermined open-ended questions, with more questions emerging from the dialogue between interviewer and interviewees. For this reason the groups of students designed guidelines to answer the two key questions. The guidelines were developed based on the questions mentioned above. Moreover, all the guidelines got divided into four different topics, each with three to five questions. On average, the guidelines contained 20 questions. Due to the main subject of the survey, the topics were mainly sub-divided into the following three aspects: "architecture and atmosphere", "people and surroundings", "events and culture". The guidelines only contained open, non-standardized questions. Therefore the interviewees could express their answers freely. The realization of the

interview took place in the town center of Lüneburg. Lüneburg is dominated by small town houses, blue and green structures, a well balanced light design, narrow, originally preserved medieval streets, blossoming flowers and plants at the time of June and a very friendly and relaxed atmosphere. As mentioned before, the interviewees were not only citizens but also tourists of different sex and age that differed between 18 and 60 years. To get a diverse impression of the city, the interviewers tried to sample the subjects as heterogeneous as possible. The interviews were audio-recorded by the team members and documented with field notes and later on evaluated by qualitative contents analysis. In the following, the interpretation method and the results will be presented.

#### *Evaluation process*

The interviews were qualitatively evaluated based on a categorized method. As already pictured, the interviewees' values, attitudes and beliefs are essential for a comprehensive analysis. A static evaluation on age and gender was dispensed with within this survey since only a limited number of interviews was conducted.

In the following the results will be presented. Therefore, a short summary of every interview was drawn.

Moreover, it was possible to indicate thematic main topics. Those topics were defined in each group. The four theoretical topics of the guidelines (architecture/atmosphere, people/surroundings, events, culture) were also used as the analysis' main topics. By means of these key topics codes have been defined and were chosen based on the words used in the interviews. Next step was to connect the text passages with the main categories.

### **Results**

To summarize the interviews: in half of them Lüneburg was described as being highly romantic by the interviewed persons. The other half did not directly describe Lüneburg as romantic but they did mention romantic aspects which later on lead to the same impression. The respondents listed other romantic attributes like for example the smallness, the coziness and the nice atmosphere of the city. Most of the interviewees named visual and acoustic sensations as romantic elements, such as calmness. In particular, the major



## Conclusion

„Romantic Places – urban Spaces“ is a project of the University of Lüneburg, that tried to find out about what makes places to be considered as romantic and furthermore, why romantic places attract so many persons to visit them or even live there.

Taking into consideration the typical aspects of the romantic age, as the longing for a human union with nature and the search of a contrast to the newly industrialized world of the 18th century, it becomes obvious that in nowadays urban societies a similar process can be observed. Looking for a contrast to digitalization and globalization, the local cultures got a new value. Furthermore, by taking a closer look on romantic destinations, it can be recognized that all of them offer certain aspects which repeat themselves in all of those places: by small spatial structures, they oblige people in a friendly way to come close together to each other, to bring them closer to the nature and by that closer to their feelings, which as a deep social need in western industrialized societies might be no surprise. The topic itself anyway lacks of specified research that connects the expression of social needs to material built structures or natural structures. The authors therefore suggest to intensify the research about the effects of spaces, especially on the emotions and feelings of people and to connect the interest of the persons in romantic places to an underlying social need, especially in urban western industrialized societies.

## References

- Bieger, Laura (2011): Ästhetik der Immersion: Wenn Räume wollen. Immersives Erleben als Raumerleben. In: Lehnert, Gudrun (Ed.): Raum und Gefühl. Der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung. Bielefeld.
- Bergdolt, Klaus (2011): Deutsche in Venedig. Darmstadt.
- Dehmer, Andreas (2016): Italienische Landschaft der Romantik: Malerei und Literatur. Dresden.
- De Swaaf, Kurt F. (2009): <http://www.spiegel.de/reise/europa/heidelberg-real-existierende-romantik-a-604159.html>
- Engloff, Mareike (2015): Die Sehnsucht nach dem Ideal. Landlust und Urban Gardening in Deutschland.
- Saarbrücken.
- Franke, Nils Magnus (2017): Naturschutz – Landschaft – Heimat. Romantik als seine Grundlage des Naturschutzes in Deutschland. Bielefeld.
- Hasse, Jürgen (2015): Was Räume mit uns machen - und wir mit ihnen: kritische Phänomenologie des Raumes (2. Auflage). Freiburg/München.
- Leberecht, Tim (2015): Die total technisierte Gesellschaft braucht Romantik. In: Süddeutsche Zeitung. 14. September 2015. In: <http://www.sueddeutsche.de/kultur/digitales-zeitalter-die-total-technisierte-gesellschaft-braucht-romantik-1.2645569>
- Lehnert, Gudrun (Ed.): Raum und Gefühl. Der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung. Bielefeld.
- Mähl, H.-J. (Ed.) (1978): Novalis: Werke. München.
- Safranski, R. (2011): Romantik. Eindeutsche Affäre. München.
- Stradling, David (2010): The nature of New York. An Environmental History of The Empire State. New York.
- Trepl, Ludwig (2012): Die Idee der Landschaft. Eine Kulturgeschichte von der Aufklärung bis zur Ökologiebewegung. Bielefeld.
- Weber, Max; Kessler, Dirk (Ed.) (2004): Die protestantische Ethik und der Geist des Kapitalismus.

## La città dell'amore

Gaetano Giovanni Daniele Manuele

### Una città capace di favorire relazioni

L'amore rappresenta un sentimento importante per la specie umana. Ogni individuo, in generale, aspira a donare e ricevere affetto, ambisce a creare un rapporto amoroso che conduca magari al concepimento della prole. Del resto anche il famoso filosofo Umberto Galimberti sottolinea come «là dove vige l'amore si cresce bene, là dove vige la violenza o il gelo emotivo si cresce male». (Galimberti, 2015)

L'importanza di tale elemento per la realizzazione di un individuo è anche sottolineato da Abraham Maslow nella sua celeberrima piramide dei bisogni. Egli difatti pone al terzo posto, dei cinque livelli, proprio i «bisogni di appartenenza e di socialità» in cui include le relazioni amorose. (Maslow, 1973)

L'uomo per raggiungere il proprio benessere ha dunque bisogno di socializzare e magari instaurare rapporti d'amore. Perché ciò avvenga naturalmente è necessario che vi sia contatto fra gli individui e quindi è opportuno che una città abbia spazi pubblici che li favoriscano. Purtroppo i luoghi urbani sono sempre più spesso spazi di passaggio da assaporare frettolosamente e la relazione tra cittadini in essi diviene attività rara.

Molti individui infatti demandano ai social network o a siti specializzati per gli incontri, la possibilità di relazionarsi. Nascono amicizie virtuali che difficilmente si coltivano nel mondo reale.

La necessità di spostarsi per lavoro, per l'istruzione o per lo svolgimento di alcune attività quotidiane — quali ad esempio acquistare il cibo — per fortuna, permettono ancora agli individui di entrare in contatto negli spazi pubblici.

Tuttavia l'ascesa del telelavoro o la diffusione dell'e-commerce, ridurranno sempre più queste occasioni d'incontro nelle grandi città.

Una maggiore chiusura della società attuale porterà dunque a fenomeni di marginalizzazione ed isolamento degli individui.

Allarmante in tal senso la stima per la quale nel 2016, in Italia, sarebbero stati tra i 30.000 ed i 50.000 i cosiddetti Hikikomori, ovvero gli adolescenti che non escono dalla propria

stanza rifiutando il contatto col mondo. Tale dato diventa ancor più allarmante se si pensa come, secondo Antonio Piotti, docente all'Alta scuola di psicoterapia Arpad Minotauro di Milano, «un ragazzo ogni 250 presenta comportamenti a rischio di reclusione sociale». (Mariani, 2012)

Naturalmente il fenomeno continua ad avere un peso marginale rispetto al numero di adolescenti che vivono tranquillamente la città, ma non deve essere certo sottovalutato. Come evitare l'isolamento degli individui rendendo i luoghi della città gli spazi privilegiati in cui si possa realizzare la socialità? Naturalmente si è consapevoli che non esiste una risposta univoca a questa domanda e soprattutto non esistono strategie e soluzioni che possano ottenere risultati soddisfacenti per qualunque realtà.

Così come si è consapevoli che per creare una città che abbia spazi vitali occorrono azioni di differente natura e che coinvolgano diverse discipline.

In questo breve testo naturalmente ci si limiterà ad indicare solo alcune soluzioni e strategie generali legate alla struttura dei luoghi urbani che possano favorire la socialità (e l'amore).

Un elemento che assicura la vitalità di un luogo è senz'altro la sicurezza. Uno spazio pubblico percepito come sicuro — nel quale cioè siano ridotti i pericoli di essere oggetto di atti criminosi — è più probabile che venga frequentato.

La percezione di sicurezza degli individui può essere garantita aumentando il controllo, il decoro e la visibilità dei luoghi pubblici. La sorveglianza da parte delle forze dell'ordine o la videosorveglianza, la presenza di attività commerciali differenti per tipologia ed orari di apertura, la possibilità che gli spazi siano facilmente visibili dalle abitazioni circostanti o dalle auto di passaggio, l'utilizzo di attrezzature e materiali per gli spazi che siano difficilmente vandalizzabili, contribuiscono a migliorare la percezione di sicurezza degli individui verso un luogo.

Uno spazio pubblico perché venga frequentato deve però essere attrattivo grazie alla sussistenza di attrezzature ed aree che permettano di svolgere alcune attività del vivere umano.

La presenza di attrezzature che favoriscano lo sport, il gioco, il riposo, la lettura o la possibilità di mangiare qualcosa, contribuisce

affinché la gente frequenti un luogo. Si deve preferire una mixité funzionale degli spazi che permetta di variegare la tipologia di individui che li frequentano.

In essi è anche opportuno che vengano realizzati degli eventi occasionali — quali feste, manifestazioni sportive, etc. — che aumentino l'affezione verso i luoghi da parte della comunità locale.

Le aree naturalmente devono essere anche facilmente accessibili, ben collegate dal trasporto pubblico e non avere barriere architettoniche che possano ostacolare soggetti con una disabilità.

Tali spazi devono essere messi in rete attraverso percorsi pedonali-ciclabili *green* 'protetti' che consentano di spostarsi da un sito all'altro in tutta sicurezza e senza barriere.

Ma se è importante garantire la vitalità dei luoghi, una città deve anche facilitare nei suoi spazi le relazioni affettive e supportare il bisogno di amore che è insito nella natura degli individui.

Bisogna dunque prevedere spazi per la socialità i quali, grazie al loro essere intimi, garantiscano la possibilità di relazionarsi in un contesto tranquillo e magari di favorire manifestazioni affettuose tra partner.

Tali luoghi devono essere isolati rispetto a spazi le cui funzioni siano chiassose ed invadenti, quali ad esempio aree per il gioco o aree sportive in cui si praticino attività di gruppo.

Il romanticismo che si manifesta con un abbraccio o con una carezza infatti necessita di spazi intimi, che pur non totalmente isolati, permettano di discutere senza fastidiosi rumori di sottofondo.

Deve essere previsto un isolamento acustico dei luoghi limitando i rumori della città, come quelli generati dal traffico veicolare. La collocazione di barriere antirumore o l'utilizzo di elementi vegetali per isolare tali spazi possono a riguardo essere ottime soluzioni.

Gli spazi relazionali a vocazione romantica devono essere preferibilmente immersi nel verde e presentare magari elementi di pregio a livello artistico.

Un primo bacio, una prima carezza, un primo 'ti amo', necessitano di un teatro che sia adeguato alla sacralità del momento.

Devono dunque essere creati luoghi pensati per le coppie dotati di panchine rivolte verso affacci panoramici di straordinaria bellezza naturale o artistica.



Figura 1– Seduta Hebi nella Explanada del Forum, Barcellona. Fonte: [http://www.escofet.com/upload/proyectos/po703\\_grande\\_prodesp\\_04.jpg](http://www.escofet.com/upload/proyectos/po703_grande_prodesp_04.jpg)

Non è un caso infatti che le coppie di tutto il mondo vadano in India per farsi fotografare con il Taj Mahal come sfondo — per la sua bellezza ma anche per il gesto d'amore che testimonia (1) —, o si rechino sulla torre Eiffel per godere del panorama privilegiato sulla città di Parigi.

Nella progettazione di un luogo romantico si deve avere tanta cura anche dei dettagli. Un ruolo importante è affidato alle sedute, in cui ad una coppia deve essere garantita la possibilità di abbracciarsi e di dialogare 'faccia a faccia'.

Dunque è auspicabile prevedere panchine che siano poste frontalmente, come ad esempio avviene nel progetto per il Lancaster Boulevard, a Lancaster, nel quale diverse sedute creano una sorta di salotto urbano.

Oppure adottare sedute dalle forme ricurve che facilitino l'interazione 'faccia a faccia' come nel caso delle panchine Hebi a Barcellona (2). Il serpentine della seduta determina che gli interlocutori possano discutere guardandosi negli occhi senza assumere posizioni scomode. Negli spazi romantici vanno inserite panchine comode ed evitate quelle antibivacco, i cui elementi che impediscono di sdraiarsi, rendono complicato un abbraccio fra partner.

Luoghi dedicati alla socializzazione fra partner devono fornire anche un'adeguata privacy, evitando che le proprie discussioni vengano sentite da altri. Per tale ragione è opportuno prevedere qualche panchina sufficientemente distanziata dalle altre sedute. Oltre che da una certa cura per la struttura degli spazi, la socialità e le relazioni amoroze possono essere incentivate anche dall'adozione d'installazioni originali.

Particolarmente interessante in tal senso l'idea dell'artista Christian Boltanski deno-



Figura 2 – Bench of Love di Jung Von Matt  
Fonte: <http://www.parship.de/pics/pictures/parship-bank282x172.jpg>

minata Les Murmures che ha previsto in tredici panchine di parc Montsouris a Parigi la presenza di un dispositivo che diffonde frasi d'amore in diverse lingue. Esso piazzato sotto le panchine si attiva una volta che vi rilevi qualcuno seduto.

Tra le idee più curiose, per stimolare in luoghi pubblici l'amore, senz'altro merita una citazione la Bench of Love creata dal designer Jung Von Matt, in cui due piani inclinati verso il centro spingono gli individui a stare vicini. Singolare anche la panchina realizzata dall'azienda Nescafé a Milano che restringendosi — quando un secondo individuo vi si siede — permette, grazie all'insolito meccanismo, di rompere il ghiaccio per avviare una conversazione tra sconosciuti.

Per favorire la socializzazione e la nascita di relazioni, originale l'idea proposta dall'artista Pau per il concorso *The Fun Theory*, (3) che ha previsto nel trasporto pubblico la creazione di posti — contrassegnati da apposita segnaletica — riservati a chi voglia fare conversazione durante il viaggio.

Meritano una citazione anche i cosiddetti *kissing points*, luoghi — presenti in diverse parti del mondo — nei quali apposita segnaletica invita le coppie a baciarsi.

Un kissing point lo ritroviamo ad esempio nel comune di Provo, negli Stati Uniti, dove in pieno centro un cartello — realizzato dall'agenzia pubblicitaria Big Door — attaccato ad un edificio invita le coppie chi vi passano sotto a baciarsi.

Anche in Bulgaria ad Albena, località del Mar Nero, in una passerella in legno che si affaccia sul mare si ritrova un contrassegno con scritto Kissing point che trasforma il luogo in un posto d'amore in cui osservare teneramente il mare.

In Italia invece nel 2015, nel cortile del palazzo Santa Chiara di Savona, è stata realizzata un'opera temporanea composta da «una se-

rie di linee che partendo dal portale a mare si dirigono verso ogni angolo di Savona ininterrotte, idealmente, da un punto rosso che riporta una scritta 'kissing point'». (4)

Nel comune di Sirmione invece, nell'ambito del progetto PublicArt, è stato collocato un cartello raffigurante una coppia che si bacia in un punto panoramico sul lago di Garda.

Il bisogno di palesare l'amore verso il proprio partner porta purtroppo anche a fenomeni lesivi della dignità di una città.

È facile imbattersi in superfici vandalizzate da scritte inneggianti all'amore verso il proprio partner o scorgere nei parapetti di ponti ed affacci panoramici gli immancabili lucchetti, celebrati in *Tre metri sopra il cielo* (5) quali simboli d'unione per una coppia.

Se tali azioni vogliono essere gesti poetici che celebrano in chiave moderna l'amore, in realtà divengono azioni che deturpano il bene comune privando la comunità di quella serenità che il decoro pubblico sa infondere. Pertanto tali gesti vanno combattuti lasciando però agli amanti la possibilità di avere delle alternative che gli permettano comunque di palesare e celebrare il proprio amore.

Ogni città dovrebbe avere luoghi nei quali, in modi e forme diverse, fossero presenti installazioni in cui le coppie possano proclamare il proprio amore al resto della comunità.

Penso ad esempio a come le lavagne pubbliche 'Before I die I want to ...' ideate dall'artista Candy Chang per dare modo a chiunque di dire cosa voglia fare prima di morire, scrivendolo attraverso gessetti colorati, potrebbero essere invece sfruttate per far lasciare in alcuni spazi pubblici messaggi d'amore.

Oppure come si possano sfruttare installazioni temporanee come quella denominata Street Compliments? del gruppo Soulpancake (6), che permette ad un individuo, entrando in una particolare cabina, di mandare complimenti ad una persona che si trovi al di fuori di essa.

Ma se piccoli dettagli o la struttura di un luogo possono favorire la socialità e la nascita di rapporti amorosi, quali caratteristiche generali possono rendere una città più adatta ad appagare la voglia di romanticismo degli individui?

Naturalmente si è consapevoli come sia difficile trovare una risposta, anche perché l'amore di per sé rappresenta un sentimento che non fornisce regole certe e viene vissuto in maniera differente.

Tuttavia si può tentare di definire alcune caratteristiche generali che possono contribuire a rendere una città più propensa a generare o solidificare rapporti amorosi.

Il titolo di città dell'amore è molto ambito soprattutto per i benefici che comporta in termini di turismo. Basta una semplice ricerca sul web per scoprire come molte città aspirino a tale riconoscimento per potersi accaparrare la cospicua parte del turismo legato ai viaggi di coppia.

In Italia tuttavia non si viene certo smentiti se tale titolo lo si attribuisce a Venezia, che nell'immaginario collettivo è luogo romantico per eccellenza.

Del resto anche un famoso film *La città dell'amore* del 1934 diretto da Mario Franchini, esaltava questo ruolo della città lagunare.

Ma quali caratteristiche portano Venezia ad essere considerata una città romantica?

A mio avviso sono diversi i fattori che contribuiscono a tale titolo. Sicuramente un ruolo importante è giocato dalla presenza dei suoi canali, in cui l'acqua diviene elemento naturale capace di donare quel benessere, a volte innato ed inspiegabile, che l'uomo prova a contatto con la natura.

Gli uomini trovano pace nel seguire l'infrangersi delle onde del mare su una spiaggia o nell'osservare le chiome degli alberi di un bosco oscillare per il vento.

Ma anche le pietre di Venezia a mio avviso contribuiscono a questo benessere. Passeggiando per la città, gli amanti si tengono per mano, si sentono protetti ad incedere tra i vicoli stretti, una dimensione intima che affascina. Vicoli, vicoletti, portici, sottoporteghi si susseguono donando quasi la sensazione di ritornare nel grembo materno.

Ma pietra ed acqua da soli non bastano a spiegare perché Venezia venga considerata luogo d'amore. La sublimazione la si raggiunge anche grazie ai dettagli di grande pregio artistico che all'improvviso appaiono inaspettati.

Anche gli elementi vegetali spuntano improvvisi da balconi e cortili donando a chi li scorga benessere e la sensazione, per un attimo, di non essere di fronte ad un luogo artificiale.

A Venezia esiste un mondo da scoprire, basta volgere lo sguardo in su per assaporare un'altra città, fatta di balconcini fioriti, decori preziosi, ma anche che rivelano spaccati di vita quotidiana attraverso vestiti stesi o profumi di cibi che fuoriescono da finestre aperte.

Il costruito, con la luce giusta, diviene inoltre un quadro i cui contorni si deformano tra le acque dei canali. Si ha la sensazione di osservare opere d'arte fluttuanti in movimento.

Ma a rendere le coppie più appagate contribuisce anche quella pace che l'assenza di auto determina.

Sublime la sensazione di incedere tra le strade senza paura di essere travolti da un veicolo che proceda irrispettoso di qualunque prescrizione. Non si vive quella tensione inconscia che porta in una strada trafficata a guardarsi attorno per proteggere se stessi e la persona amata.

Si dialoga col partner a Venezia commentando i dettagli dei palazzi, soffermandosi su un ponte a contemplare le acque fluttuanti o mentre si consulta una mappa, preoccupandosi poco di ciò che fanno gli altri attorno.

Una città dell'amore dunque è un luogo car free, che presenta uno sviluppo compatto caratterizzato da presenze naturali, storiche ed artistiche di qualità, che contiene luoghi attrattivi, accessibili e sicuri, capaci di favorire la socializzazione.

Una città che tuteli e favorisca l'amore deve anche tenere conto di come una componente importante per una relazione sia il sesso.

Esso normalmente si svolge nella sfera privata, del resto anche la legislazione italiana (7) – ma anche europea – lo proibisce in pubblico.

Tuttavia numerosi sono i luoghi periferici in cui le coppie sono solite appartarsi in auto. A volte anche zone centrali della città divengono luoghi per incontri furtivi soprattutto tra i più giovani.

Solo per fare qualche esempio, nel 2017 hanno fatto scalpore le notizie a Napoli di due coppie di ragazzi che hanno avuto rapporti in pieno giorno a piazza San Domenico e nel lungomare, e quella a Roma di una coppia che è stata sorpresa in atteggiamenti intimi addirittura tra i *fori imperiali*.

Per quanto la tematica sia scomoda e spesso le amministrazioni locali preferiscano non affrontarla, una città a mio avviso, ha il dovere di trovare soluzioni che disincentivino l'appartarsi delle coppie in luoghi pubblici isolati, esponendosi tra l'altro a possibili rischi legati a violenze o furti.

Se il controllo del territorio e le relative sanzioni sono ottimi deterrenti, tuttavia si dovrebbero trovare anche soluzioni per non penalizzare chi non disponga di un apparta-

mento privato o non abbia la disponibilità economica per permettersi un albergo.

Se la diffusione delle camere affittate ad ore dai costi limitati contribuisce a limitare il sesso in pubblico, tuttavia potrebbero essere previste delle apposite aree nelle quali, in tutta sicurezza, le coppie possano appartarsi con la propria auto.

Ad esempio ad Utrecht, in Olanda, nell'area denominata Europalaan – realizzata nel 1986 – sono stati creati i cosiddetti *afwerkplek*, parcheggi destinati al sesso.

Si tratta di stalli di parcheggio la cui privacy è protetta da pareti su tre lati, in cui chiunque può appartarsi in auto col proprio partner.

Anche in Italia, a Bari, è stato realizzato il cosiddetto 'parco dell'amore' in cui per pochi euro l'ora, le coppie possono appartarsi in auto in uno dei cinquantaquattro box presenti nel parcheggio, lontane da occhi indiscreti. L'accesso viene regolato da una barra ed all'uscita si paga il prezzo in base al tempo trascorso.

Una soluzione simile è stata adottata per qualche tempo anche a Napoli, in via Galileo Ferraris, dove era stato realizzato un parcheggio privato per coppie.

Se il sesso in una coppia appare momento di sublimazione di un amore, tuttavia c'è anche chi lo compie solo per appagamento di un bisogno fisico e che — qualora non abbia un partner — ricorre alla prostituzione.

Non entrando in considerazioni di tipo etico e morale, che in questo testo non mi competono, è innegabile che in generale in molte città esista la prostituzione e questa, a volte, riesca a turbare la serenità di una comunità locale. La prostituzione difatti viene percepita come fattore degradante per i luoghi.

Essa, quando esercitata in strada o spazi pubblici, arreca problemi per due motivi:

- Può favorire comportamenti pericolosi da parte degli automobilisti.

L'accostamento improvviso di un veicolo può provocare pericoli per la circolazione stradale.

- Può favorire fenomeni di marginalità urbana.

I luoghi della prostituzione vengono evitati dai residenti e si possono creare situazioni spiacevoli per una donna che vi transiti.

In Europa, la prostituzione, con le dovute differenze, in generale è tollerata. Escludendo diversi paesi dell'Est ed alcuni paesi della Scandinavia (8), difatti essa risulta legale, o

comunque tollerata in forma privata. Solo il suo sfruttamento appare vietato in tutte le nazioni europee.

Se in generale dunque essa è tollerata, si ha il dovere di adottare soluzioni che possano limitarne l'impatto negativo che essa può avere sulla città se esercitata in pubblico.

Una strategia utilizzata per controllare il fenomeno della prostituzione in strada prevede di affidare ad apposite aree la pratica, preservando quindi il resto della città dal fenomeno.

Ritroviamo dunque i cosiddetti quartieri a *luci rosse*, in cui la prostituzione è legale o comunque tollerata.

Emblematico il caso del quartiere *De Wallen* ad Amsterdam, in cui le abitazioni presentano vetrine — illuminate con luci rosse — nelle quali le prostitute si mettono in mostra. La contrattazione ed i rapporti si svolgono all'interno delle abitazioni e l'area è diventata meta turistica anche per chi non sia interessato al sesso.

L'intero quartiere è un luogo del sesso grazie anche alla presenza di cinema a luci rosse, un museo dedicato al sesso, sexy shop e locali di lap dance.

In Germania, ad Amburgo, invece troviamo la via *Reeperbahn* che è un luogo per la prostituzione ma non accessibile a tutti.

L'ingresso infatti all'area avviene superando delle pareti sfalsate che impediscono la vista dei luoghi dalle traverse circostanti, e l'accesso è consentito solo ai maggiorenni. All'interno dell'arteria sono presenti numerosi locali del sesso e vetrine con prostitute. (Murphy, 2007))

Anche i parcheggi del citato Europalaan ad Utrecht, replicati anche ad Amsterdam, Eindhoven, Den Haag e Rotterdam, contribuiscono a diminuire la prostituzione per strada.

Essi infatti vengono utilizzati, oltre che dalle coppie, anche dalle prostitute evitando così che esse si appostino nelle arterie cittadine.

Nel 2013 per controllare la prostituzione urbana, riallacciandosi ai progetti olandesi degli *afwerkplek*, a Zurigo sono stati creati i cosiddetti *sex drive-in*.

Si tratta anche in questo caso di box nei quali si può consumare un rapporto nella più totale privacy. Le aree *sex drive-in* non sono però semplici parcheggi, in esse si ritrovano diversi servizi quali bagni, docce ed alcune lavatrici. Una volta a settimana è presente un

ginecologo che assiste le prostitute e nel periodo di apertura, dalle 19:00 alle 05:00, è garantito un servizio di sorveglianza che le donne possono allertare attraverso appositi allarmi presenti nei box.

In Italia, a Padova, per combattere il fenomeno della prostituzione in strada sono state invece istituite delle ZTL (Zone a Traffico Limitato) che impediscano il transito delle auto, nelle ore serali, nelle aree in cui si esercita la prostituzione. Diverse zone della città sono state così rese inaccessibili dalle 22.00 alle 5.00. Naturalmente il provvedimento esclude i residenti e coloro i quali siano muniti di appositi permessi. L'azione mira ad eliminare la prostituzione dai quartieri impedendo ai clienti di potervi arrivare.

Una soluzione per dissuadere la prostituzione in alcune strade arriva dal comune di Spirano, dove sono state installate sbarre sulle vie di campagna laterali alle strade extraurbane in cui stazionano le prostitute. Quest'accorgimento impedisce alle auto di immettersi nelle vie laterali per abbordare le prostitute e consumare il rapporto.

È importante dunque costruire una città in cui il sesso, in tutte le sue forme, non sia ostacolato ma a patto che esso non divenga un problema per la comunità locale.

Il testo ha dunque proposto una panoramica su quali azioni generali si possano mettere in campo per realizzare luoghi in grado di generare relazioni interpersonali e favorire l'affetto tra gli individui. Tale aspetto in una città non deve, a mio avviso, essere trascurato, anzi dovrebbe essere percepito come una priorità.

Infatti l'affezione che si prova verso una città verrà influenzata anche dai ricordi che si avranno di essa.

Un individuo che associ ai luoghi momenti sereni, felici e romantici della sua vita, aumenterà il suo senso di appartenenza verso la città e quindi sarà più propenso ad impegnarsi per renderla un posto sempre migliore.

1. Il mausoleo fu fatto realizzare dall'imperatore Moghul Shah Jahan in memoria della moglie preferita Arjumand Banu Begum
2. Panchine progettate da Elías Torres & JA Martínez-Lapena,
3. Il contest è stato realizzato da Volkswagen per promuovere soluzioni urbane divertenti ed originali
4. Testo tratto da Savona, nuovo look per il cortile di palazzo Santa Chiara, ivg.it, 28/06/2015 <http://www.ivg.it/2015/06/savona-nuovo-look-per-il-cortile-di-palazzo-santa-chiara/>
5. Film del 2004 tratto dall'omonimo romanzo di Federico Moccia
6. Agenzia creativa americana
7. Atti osceni in luogo pubblico, art. 527 codice penale
8. La prostituzione è illegale in tutte le nazioni dell'ex Jugoslavia, in Romania, Moldavia, Ucraina, Bielorussia, Lituania, Norvegia e Svezia

## References

- Agrippa Angelo (2016), *Napoli, scoperto parco dell'amore con tariffe a partire da cinque euro*, Corriere del Mezzogiorno, 30/04/2016
- [http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/cronaca/16\\_aprile\\_30/napoli-scoperto-parco-dell-amore-tariffe-partire-cinque-euro-27e81708-oeda-11e6-a4ac-a180dea74656.shtml](http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/napoli/cronaca/16_aprile_30/napoli-scoperto-parco-dell-amore-tariffe-partire-cinque-euro-27e81708-oeda-11e6-a4ac-a180dea74656.shtml)
- Comune Padova, Sito ufficiale
- <http://www.padovanet.it/dettaglio.jsp?tasstipo=C&tassidpadre=1619&tassid=2139&id=14705#.UonLOqLIKYR>
- Elías Torres & JA Martínez-Lapeña, Sito ufficiale
- <http://www.jamlet.net/>
- Galimberti: "L'amore è l'unico strumento per crescere bene i figli", announo.tv, 04/06/2015
- <http://www.announo.tv/2015/06/galimberti-e-sufficiente-lamore/>
- Hoffman Michael (2011), *Nonprofits in Japan help 'shut-ins' get out into the open*, Japan Times, 9/10/2011
- <https://www.japantimes.co.jp/news/2011/10/09/news/nonprofits-in-japan-help-shut-ins-get-out-into-the-open/>
- *Kissing Point Albena*, it.foursquare.com
- <https://it.foursquare.com/v/kissing-point-albena/5791943d498e9b42702a4ffe>
- *Kissing point*, mapio.net
- <http://mapio.net/pic/p-29218846/>
- *Intimità a tre euro l'ora a Bari apre il Parco dell'amore*, La Repubblica, 23/01/2011
- [http://bari.repubblica.it/cronaca/2011/01/23/news/intimit\\_a\\_tre\\_euro\\_lora\\_a\\_bari\\_apre\\_il\\_parco\\_dellamore-11548569/](http://bari.repubblica.it/cronaca/2011/01/23/news/intimit_a_tre_euro_lora_a_bari_apre_il_parco_dellamore-11548569/)
- Losi Alvisè (2017), *Hikikomori, chi sono e cosa fanno i giovani geni chiusi in casa*, liberoquotidiano.it, 14/03/2017
- <http://www.liberoquotidiano.it/news/lifestyle/12329249/hikikomori-ragazzini-geni-vivono-nella-stanza.html>
- Mariani Antonella (2012), *ADOLESCENTI. «Hikikomori»*, nulla oltre il pc, avvenire.it, 01/11/2012
- <https://www.avvenire.it/agora/pagine/hikikomori-nulla-oltre-il-pc>
- Maslow A. H. (1973), *Motivazione e Personalità*, Armando Editore, Milano
- Murphy Paul (2007), *Amburgo*, Ed. Morellini, 2007, pag.159 (da pag. 117-118)
- Murmures, Christian Boltanski - patryst.com
- <http://www.patryst.com/fr-FR/curiosities/1758-murmures-christian-boltanski>
- *Op de Europalaan mochten prostituees gewoon hun werk doen*, De Stad Utrecht, 09/08/2011
- <http://www.destadutrecht.nl/de-wijk/nieuws/2321/op-de-europalaan-mochten-prostituees-gewoon-hun-werk-doen>
- Paduano Felice, Scigliano Elvira (2010), *Padova, quattro Ztl anti-prostitute*, Il Mattino di Padova, edizione online, 14/07/2010
- <http://mattinopadova.gelocal.it/regione/2010/07/14/news/padova-quattro-ztl-anti-prostitute-1.1200572>
- Parship, Sito ufficiale
- <http://www.parship.it/magazine/parship-news/incontri-per-single-panchina-dell-amore-campagna-di-comunicazione-di-parship.htm>

- Poli Fusar (2012), *De Wallen ad Amsterdam: il quartiere a luci rosse più trasgressivo del mondo*, QNM, 23/11/2012
- <http://www.qnm.it/lifestyle/de-wallen-ad-amsterdam-il-quartiere-a-luci-rosse-piu-trasgressivo-del-mondo-post-102283.html>
- *Reserved Seat for Chatting*, The Fun Theory, sito ufficiale
- <http://www.thefuntheory.com/2009/12/15/reserved-seat-chatting>
- *Savona, nuovo look per il cortile di palazzo Santa Chiara*, ivg.it, 28/06/2015
- <http://www.ivg.it/2015/06/savona-nuovo-look-per-il-cortile-di-palazzo-santa-chiara/>
- *Sbarre anti-luciole ai bordi delle strade*, Affari Italiani, 29/05/2014
- <http://www.affaritaliani.it/sociale/sbarre-anti-luciole-bordi-strade290514.html>
- *Sesso in pubblico, nuovo scandalo a Napoli: il video finisce su Facebook*, Napoli Today, 20/06/2017
- <http://www.today.it/cronaca/sesso-pubblico-lungomare-napoli.html>
- Stephanie Ott (2013), *Switzerland: Zurich launches 'sex drive-ins'*, CNN, online, 26/08/2013
- <http://edition.cnn.com/2013/08/26/world/europe/switzerland-sex-drive-ins/>
- *The Brick Room*, heraldextra.com, 28/07/2017
- [http://www.HERALDEXTRA.COM/the-brick-room/article\\_re4b5aof-eee1-5bf4-a9e5-72ae6388a743.html](http://www.HERALDEXTRA.COM/the-brick-room/article_re4b5aof-eee1-5bf4-a9e5-72ae6388a743.html)
- *The Hello Bench in Milan that brought people closer together, literally*, guerrillablog.com, 20/04/2017
- <http://guerrillablog.com/2017/04/the-hello-bench-in-milan-that-brought-people-closer-together-literally/>
- The Story, Before I die..., sito ufficiale
- <http://beforeidie.cc/site/about/>

## Città della felicità. I quartieri residenziali di Fernand Pouillon nella periferia parigina

Antonio Nitti

### Città e felicità

Come già suggerito dal nome stesso di un quartiere realizzato tra il 1953 e il 1954 da Fernand Pouillon per la periferia di Algeri, chiamato in arabo 'Diar-es-Saada', e traducibile in italiano come 'Città-della-Felicità', sembra possibile affermare che il rapporto tra 'architettura e felicità' costituisca probabilmente una delle ragioni profonde della sua opera. La relazione tra 'architettura e felicità' viene infatti dichiarata a più riprese nel corso della ricerca di Pouillon, e se la sua opera scritta presenta questo rapporto attraverso l'evidenza della parola, quella costruita, invece, ce lo restituisce attraverso il significato delle sue forme. Egli stesso aveva riconosciuto che «è attraverso l'aspetto degli edifici, la loro altezza, il loro volume e gli spazi che questi comprendono, che qualcosa si muove nella mente dell'uomo e fa che egli si senta bene o male. Tutto ciò riguarda però l'imponderabile, cose che provengono dal cuore, dal genio, dal talento, che vengono, se volete, dalla volontà dell'uomo di produrre un'opera in armonia con degli uomini, per loro, e non in rapporto a un sistema, a una formula, o a un qualcosa di preconstituito» (1).

Nonostante il suo carattere di imponderabilità, per il presente studio è possibile dotare questo rapporto di un fondamento razionale, situandolo innanzitutto all'interno di un dominio disciplinare ben determinato, facente riferimento al significato delle forme, e circoscrivendolo nei suoi limiti effettivi, affinché la sua comprensione non sia affidata a un'intelligenza 'emotiva', ma si compia piuttosto attraverso una riflessione logica.

Nello specifico, quindi, ci si propone l'obiettivo di indagare la relazione tra 'architettura e felicità' non tanto limitandosi a un'analisi testuale dei dati documentari della sua opera scritta, peraltro già oggetto di accurate ricerche, quanto piuttosto, a partire da questi, affrontando un'interpretazione della sua opera costruita, con particolare riferimento ad alcune sue esperienze ritenute esemplari. Costituiscono oggetto di approfondimen-

to gli interventi che Pouillon realizza nella periferia parigina tra il 1955 e il 1963, cioè i *residences* "Victor Hugo" a Pantin, "Buffalo" a Montrouge, "Point-du-jour" a Boulogne-Billancourt e "Le Parc" a Meudon-la-Forêt: quattro realizzazioni che pur nelle loro reciproche differenze costituiscono un'esperienza per certi versi unitaria. Questi insediamenti testimoniano infatti come l'adempimento a quello che egli definisce come il fine ultimo del proprio operare, cioè la determinazione della felicità degli uomini, passi attraverso il rigore dell'elaborazione di un'idea di città' e di una teoria del progetto urbano.

Come anticipato, già lo stesso Pouillon aveva chiarito l'entità di questa relazione affermando che «attraverso le forme dell'architettura è possibile arrivare alla felicità» (2), e come la potenzialità di questo rapporto suggerisce, l'architettura rappresenta lo strumento attraverso cui predisporre, determinare le condizioni necessarie affinché possa svolgersi l'aspirazione umana a una vita felice. È necessario sottolineare che tanto l'idea di uomo, implicita in questa affermazione, quanto quelle di architettura e di felicità trascendano immediatamente ogni connotazione individualistica, che comunque non viene misconosciuta, per collocarsi invece all'interno di una dimensione eminentemente collettiva. Si può sostenere infatti che egli guardi a una più vasta e articolata società; così come l'architettura cui egli fa riferimento sia esplicitamente quella della città «nel suo insieme, non per quello che essa ha di eccezionale, non per i suoi edifici pubblici, [...] ma la città nella sua interezza» (3); e quindi ancora, di conseguenza, che la felicità di cui egli parla si caratterizzi primariamente come un 'fatto collettivo'.

È un legame antico quello stabilito tra città e felicità, rintracciabile già nel pensiero aristotelico, che ne aveva riconosciuto l'esistenza a partire da un'idea di uomo che «per natura è un essere socievole» (4), e la cui vocazione comunitaria aveva trovato conseguente espressione nella costruzione della città, che «formata bensì per rendere possibile la vita, in realtà esiste per rendere possibile una vita felice» (5). La solidità di questo rapporto si fondava da un lato su un'indissolubile identità ontologica tra la città e i suoi abitanti, secondo una tradizione che risaliva almeno ad Alceo, per il quale «non le case dai bei tetti, non le pietre di mura ben costruite, non i

canali né le banchine fanno la città, ma gli uomini capaci di sfruttarne l'occasione» (6); dall'altro su determinati principi della forma necessari alla realizzazione della sua 'migliore costituzione', che era quella che garantiva la realizzazione di quelle potenzialità e aspirazioni connaturate all'uomo 'per natura', quali appunto il conseguimento della felicità. Al di là di alcune questioni contingenti, colpisce, nella riflessione aristotelica, il riconoscimento di una qualità di ordine generale necessaria alla forma della città, auspicata come *eusynoptos*, cioè dotata di un limite e abbracciabile 'con uno sguardo'. Certamente questa sua aggettivazione, come ha ben sottolineato Enrico Corti (7), non implica direttamente l'esiguità delle sue dimensioni, essendo la città suscettibile di un incremento via via maggiore, purché questa si mantenga 'perspicua nel suo insieme', quanto piuttosto la sua disponibilità ad esprimere una misura e a costituirsi come forma intellegibile nella sua estensione e nelle relazioni col territorio che la accoglie.

Chiaramente non vi è un legame diretto tra questa riflessione e il pensiero e l'opera di Pouillon, né questo studio ha l'obiettivo di ricostruirne una impossibile filiazione. Piuttosto riveste un certo interesse il riconoscimento della persistenza, nell'elaborazione teorica dell'architetto francese, dei tre termini del sillogismo aristotelico - comunità, città e felicità - certo ripensati nei loro nessi logici e mutati nel loro significato, ma comunque non elisi dalla crisi della modernità. Se infatti nel suo pensiero è rintracciabile la consapevolezza che la loro corrispondenza non esista aristotelicamente 'per natura', e che anzi l'infranta identità tra la città e la vita di chi la abita abbia minato l'aspirazione alla felicità, è anche vero, per contro, che proprio a partire da questa considerazione prenda avvio una ricerca volta a offrire una rinnovata interpretazione di questa unità, riconosciuta ancora come necessaria.

È infatti possibile sostenere che all'interno delle più generali mutazioni avvenute in seno alla società e alla città a cominciare dal passaggio tra l'età pre-industriale e quella industriale, per arrivare fino alla metà del secolo scorso, che è il tempo in cui Pouillon opera, abbiano preso concretezza delle nuove condizioni relative alla loro costituzione e alla loro forma. Da un lato, infatti, si è verificato un radicale sconvolgimento del concet-

to stesso di città, oggetto di una dispersione incontrollata nell'estensione e nella forma, cominciata dal momento in cui l'eliminazione delle mura urbane ha sancito la sua apertura verso il territorio che la accoglieva, ma nella mancanza di uno statuto formale ha anche determinato la coesistenza, al suo interno, di frammenti di natura e di campagna, spesso depauperati del loro significato più autentico, e di parti costruite che, pur assolvendo alle 'funzioni' dell'abitare, non hanno saputo esprimere i 'valori' civici di una vita urbana, ancora prerogativa quasi esclusiva del suo centro.

Dall'altro, ancora, la straordinaria crescita demografica delle grandi città ha visto la costituzione, all'interno della società, di un'idea di 'segregazione' di alcune delle sue parti. Lo stesso Pouillon aveva riconosciuto questa nuova condizione sottolineando come «la società del XVIII° secolo era [...] molto meno segregativa della nostra. La classe laboriosa abitava i piani superiori, e i privilegiati avevano quelli inferiori, ma nelle stesse case e negli stessi quartieri. A Parigi, la segregazione non è mai esistita fino al XX° secolo; ma, con l'evoluzione attuale, Parigi sarà tra vent'anni occupata unicamente dalla grande borghesia e dalla classe privilegiata» (8). È possibile sostenere che questa idea di 'segregazione' abbia insistito su un duplice livello: il primo, che è quello cui Pouillon si riferisce direttamente, è relativo alla segregazione 'sociale' di parti di società esiliate in determinate parti della città destinate ad accoglierle; il secondo, invece, non espresso direttamente in questa affermazione, è relativo alla segregazione 'individuale' della vita umana all'interno dell'abitazione, a causa della generale mancanza di forma dello spazio pubblico della città nelle sue più recenti espansioni.

Con l'incrinamento del concetto consolidato di città da un punto di vista formale e sociale, è comprensibile anche il radicale mutamento dell'idea di felicità come 'fatto collettivo', configurandosi questa non più tanto come una derivazione immediata dell'abitare-insieme, secondo quanto il pensiero aristotelico aveva espresso, ma piuttosto come una condizione da riconquistare e preservare attraverso la garanzia di un 'diritto politico' per tutti gli uomini di una società che aveva conosciuto la segregazione e l'esilio della 'baraccopoli'. Secondo un pensiero che sembra manifestare non poche analogie con quello

formulato alla fine del XVIII° nell'ambito della Rivoluzione Francese (9), la riconquista e la garanzia di questo diritto si impone quindi come una 'questione sociale' per quello che Pouillon stesso definisce come un 'metiere sociale', e la sua predisposizione viene collocata all'interno di una dimensione politica anche nel senso etimologico del termine, che ha cioè il proprio fine nell'attuazione di un diritto della società anche attraverso la costruzione consapevole della forma architettonica che più intimamente la possa rappresentare: la città.

### L'idea di città

Osservando le realizzazioni oggetto di questo studio, e in particolare la loro collocazione all'interno della forma complessiva di Parigi, è possibile affermare che queste abbiano affrontato la relazione triadica sopra descritta guardando al più esteso orizzonte problematico relativo alla forma generale della città nel tempo in cui Pouillon opera. Riferendosi al caso specifico della capitale francese, egli stesso aveva riconosciuto i possibili rischi implicati nelle modalità con cui si stava svolgendo la sua crescita, che avrebbe portato alla costruzione di «un mostro di 16 milioni di abitanti» (10), proponendo piuttosto la costruzione di «città [...] sufficientemente separate da Parigi perché venga salvaguardata la natura circostante, e perché queste abbiano un loro centro proprio» (11). Alla costruzione estensiva e generica della città e alla segregazione 'sociale' egli risponde definendo un'idea di forma che si struttura, oltre il limite definito dai suoi *boulevards*, attraverso la disposizione puntuale di questi insediamenti residenziali, che con la loro forma aspirano a costituirsi come dei frammenti 'urbani', radicati culturalmente nella Parigi per cui sono pensati, allo scopo di costruire del 'passato', e quindi di porsi, come ha sottolineato Alberto Ferlenga, come dei nuovi «centri storici» (12) capaci di conferire significato anche alle aree più periferiche della città.

Come ha ben descritto Jacques Lucan, questa tensione, lungi dall'essere anacronistica o sintomo di una decadenza accademica «costruisce qualcosa come una città analoga, vale a dire una città dotata di spazi che aspirano ad essere già familiari e comunemente intellegibili» (13). I quartieri realizzati da Pouillon per la periferia della capitale francese guardano quindi al suo patrimonio da un

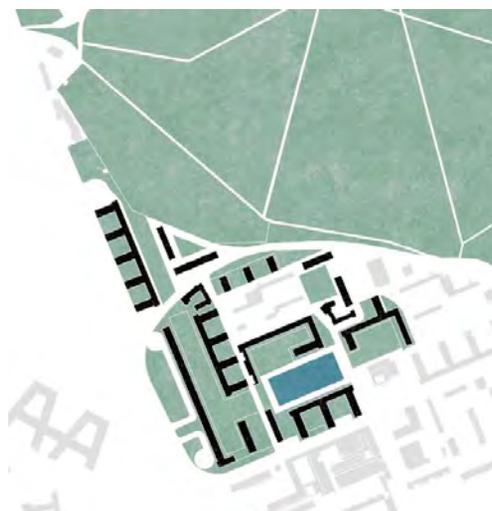
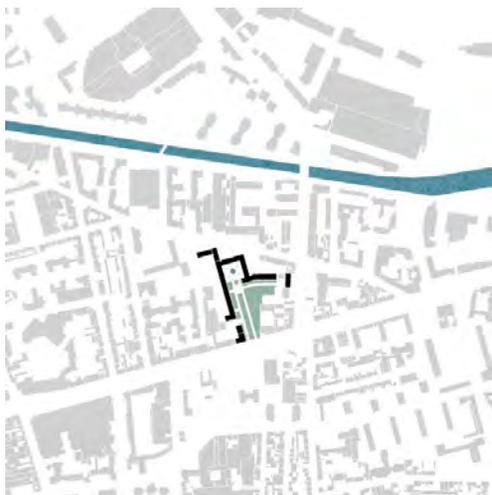


Figura 1– Planimetrie dei residences “Victor Hugo” a Pantin, “Buffalo” a Montrouge, “Point-du-Jour” a Boulogne-Billancourt, “Le Parc” a Meudon-la-Forêt

punto di vista volto a penetrarne l'essenza e a riproporre quei valori che continuano a costituire il fondamento di una condizione urbana, e possibilmente ‘felice’ dell'abitare. Questi infatti sembrano evocare analogicamente e riproporre, ora attraverso trascrizioni più letterali, ora attraverso più libere interpretazioni, i luoghi di quella Parigi costruita nel tempo attraverso gli spazi straordinari delle Places Royales, attraverso i parchi e i vasti giardini delle sue residenze reali e le corti contratte e raccolte dei suoi hôtels particuliers.

Accanto a quest'atteggiamento analogico nei confronti dei luoghi consolidati nell'immaginario della città è comunque possibile rintracciare anche il riconoscimento e la ricerca di una soluzione alla sua condizione attuale. Il carattere di frammentarietà di questi interventi, assunto come dato costitutivo della loro forma, consente infatti di affermare che questi nuovi centri interpretino come una

nuova possibilità, se non addirittura come una necessità, la condizione discontinua della città contemporanea. In queste realizzazioni è infatti possibile riconoscere un paradigma, che manifesta tuttora il suo valore in rapporto alla situazione generale delle nostre città, nella capacità di compendiare la presenza di parti costruite evocative dell'urbanità della città storica, con quella degli spazi aperti, liberi e dilatati della natura, e di ricercarne per questi le corrette relazioni sintattiche all'interno della struttura urbana.

### L'idea di spazio

Questa nuova relazione viene espressa attraverso una coerente ricerca sulla grammatica dei suoi spazi aperti. È innanzitutto possibile affermare che queste realizzazioni interpretino lo spazio come una ‘categoria positiva’ dell'architettura, come un «volume [...] d'aria e di luce, [...] arioso, grande o minuscolo [...] compreso tra le architetture, che determi-

na l'impressione di felicità, di tristezza o di malessere» (14). Inteso nella sua accezione ‘volumetrica’, l'idea di spazio cui questi progetti fanno riferimento, analogamente all'esperienza storica, è quindi quella dello spazio ‘dentro le cose’, uno spazio in cui l'‘internità’ è riconosciuta come il carattere primario capace di conferire valore civico e identitario alla città. Attraverso la riproposizione di questo carattere, dunque, Pouillon cerca di sopperire a quello che egli riconosce come il «difetto principale dell'abitare contemporaneo, che non permette di avere un ‘vicinato’, perché non è pensato per questo [...] e questa intimità che tutto il mondo ricerca, questo calore che le persone hanno provato nel loro quartiere, non lo ritrovano più nelle nuove città. Non perché queste siano nuove, ma perché non hanno la forma e lo spirito che permetterebbero di ritrovare questo calore» (15). Al contrario, nelle forme e negli spazi delle piazze e dei giardini, consolidati nell'immaginario della città, egli riconosce un più intimo legame a una vita urbana. Per questo motivo, quindi, in ciascuno di questi progetti gli spazi aperti sono chiaramente individuati attraverso un limite che li circonda e li rende nominabili come delle ‘corti’, delle ‘piazze’ e delle ‘strade’. Attraverso queste, in opposizione alla segregazione ‘individuale’ della vita umana all'interno dell'abitazione, che ha costruito una «città perduta per gli uomini» (16), egli propone un'idea ‘teatrale’ della vita stessa all'interno della città, sottolineando come «non si crea la vita prevedendo delle ‘zone d'animazione’. La si crea con gli attori. In una città, gli attori sono gli abitanti. Bisogna far partecipare la gente al teatro che è la città» (17). La riconquistata dimensione collettiva dello spazio aperto della città si riverbera anche nelle forme dell'abitazione e in particolare si traduce nella definizione di manufatti unitari al cui interno è ricondotta una molteplicità di abitazioni, con le quali viene stabilita una relazione che esprime quanto «l'influenza della strada, della piazza, del quartiere, della città, dell'appartamento verso lo spazio urbano e di quest'ultimo verso l'appartamento, tutte le vedute reciproche e tutte le sensazioni che si trasmettono abbiano un'influenza permanente sulla vita delle persone che le abitano» (18). Sembrano dunque essere queste le ragioni per cui la ricerca di Pouillon trascenda costante-

mente e immediatamente in una dimensione e in un significato più propriamente urbano il bisogno individuale dell'abitare, non perdendo quindi mai di vista la possibilità di costruire gli spazi pubblici della città anche attraverso il ricorso esclusivo alla residenza, riallacciandosi in questo modo a quella tradizione urbana propriamente francese costituita dall'esperienza della costruzione delle Places Royales tra il XVII° e il XVIII° secolo. L'importanza di queste realizzazioni risiede però anche nella maturazione di una ricerca che, come già visto, si fonda sul riconoscimento dei caratteri spaziali e formali della città storica, ma che giunge, attraverso la loro declinazione, all'introduzione di condizioni del tutto nuove rispetto a questa. Le realizzazioni di Pouillon, come ha sottolineato Jacques Lucan, si strutturano infatti sulla messa in composizione di più «entità architettoniche regolari, dai limiti definiti, dalle configurazioni geometricamente descrivibili [...] che è possibile denominare come 'stanze', indipendentemente da quelle che siano la loro forma e anche la loro destinazione» (19). Ciascuna di queste, invariabilmente, rinuncia a definirsi attraverso la continuità del proprio recinto, rendendo piuttosto evidente la scelta di definire delle grammatiche disgiuntive fondate sulla discretizzazione del limite. All'interno di queste quattro esperienze è possibile riconoscere la declinazione dei medesimi principi secondo sintassi differenti. Se negli esempi di Pantin e Montrouge l'internità dello spazio è determinata attraverso lo sviluppo planimetrico di uno o di più edifici *à redent* che si articolano allo scopo di recingere i luoghi collettivi dell'insediamento, individuati invariabilmente attraverso la concavità del loro limite, nei casi di Boulogne-Billancourt e in particolar modo di Meudon-la-Forêt, l'introduzione di edifici alti a sviluppo lineare ripetuti serialmente, costruisce invece spazi definiti dalla tensione tra gli elementi costituenti la serie. Se da un lato dunque questi spazi sono caratterizzati dalla propria finitezza, condizione necessaria per la loro riconoscibilità, dall'altro, attraverso un principio di concatenazione, definirebbero un rapporto di continuità l'uno rispetto all'altro e un sistema di relazioni coi luoghi, urbani o naturali, cui si riferiscono. Diviene quindi a questo punto centrale la riflessione messa in atto sul ruolo di quelle soluzioni di continuità delle cortine edilizie e

di quegli spazi interstiziali che ora definiscono dei calibrati punti di vista attraverso cui tralasciare la città o la natura circostante, ora costituiscono delle soglie che contribuiscono e ordinano, fisicamente e visivamente, la successione di differenti e dilatate profondità spaziali. Quella che quindi viene in questo modo definita sembra essere dunque una grammatica che reinterpreta «la vecchia città, con le sue strade strette, le sue piazze, i suoi giardini, i suoi spazi aperti, i suoi camminamenti, i suoi passaggi da uno spazio di medie dimensioni a uno leggermente più ampio» (20), offrendo una concatenazione di vaste piazze e corti raccolte, ariose strade e stretti vicoli, attraverso delle promenades architecturales che conferiscono complessità e varietà allo spazio della città, secondo un principio efficacemente definito da Jacques Lucan come 'pittorresco urbano'.

#### *Cultura e natura*

Rispetto all'esperienza della città storica la riflessione messa in opera da Pouillon sembra però assumere secondo un nuovo modo la questione del rapporto con la natura, in questi progetti vero controcanto della storia, come a evocare, parafrasando Albert Camus, l'universo naturale che ci ha preceduto e la bellezza che è sopra la storia. È alla natura infatti, e non a piazze pavimentate che viene affidata la rappresentazione del carattere dell'insediamento, i cui edifici affondano le proprie mura direttamente in un suolo che si mostra quasi come un'originaria 'porzione' di natura sottratta all'edificazione della città. Chiaramente, la cultura architettonica francese aveva già maturato una significativa esperienza a questo riguardo, tanto che non sono affatto estranei alla storia di Parigi dei casi in cui veri e propri brani di natura, ricondotti a una condizione di internità e quindi sempre involucri dalla massa dell'edificato, entrano in composizione con le forme dell'architettura anche all'interno della città compatta. I viali, le piazze, le corti dei quartieri in questione ospitano invariabilmente grandi prati, bacini d'acqua e parchi che rimandano chiaramente a luoghi come il Palais Royal coi suoi giardini, la Place Dauphine col suo *parterre* in terra battuta, la Place des Vosges, luogo in cui lo stesso Pouillon abitò, col grande giardino pubblico e le segrete orangeries degli hôtels al suo intorno. Dall'altro, inoltre, vi è la consolidata esperienza maturata a partire dalle riflessioni di André Le Nôtre nella

progettazione dei grandi parchi e dei giardini delle residenze reali del XVII° secolo, spesso evocate dallo stesso Pouillon, che ribaltano topologicamente il rapporto tra lo spazio di natura e l'edificato, definendo la prima come il contesto entro cui si colloca il secondo. A partire da queste esperienze e riflessioni, queste realizzazioni sembrano riferirsi a due idee di natura, secondo le quali questa viene da un lato interiorizzata, talvolta anche attraverso un processo di astrazione che la riduce ai suoi elementi essenziali, secondo il tipo dell'*hortus conclusus*, dall'altro costituisce invece, come nel caso della grande foresta di Meudon, il contesto al cui interno l'intervento si colloca.

#### *La parte elementare della città: l'isola urbana*

Costituendosi all'interno di una strutturale complementarietà tra lo spazio costruito e quello aperto, la riflessione sullo spazio urbano si riverbera inevitabilmente anche sulla costruzione dell'edificato, e in particolare sulla definizione della 'parte elementare' attraverso cui si costruisce quest'idea di città. Nello specifico, osservando i morfemi costitutivi di questi brani di città è possibile riconoscere una sostanziale variazione rispetto all'isolato urbano nelle sue dimensioni, forme e significato storico, che lo interpretavano come elemento costruito, più o meno complesso al suo interno, più o meno aperto, ma comunque delimitato dalle strade che lo individuavano come unità. Piuttosto, questi progetti sembrano fare riferimento un'idea di forma dove parti complesse si definiscono come 'aperte' perché definite attraverso la composizione di elementi tesi a costruire attraverso le loro relazioni reciproche una molteplicità di spazi concatenati tra loro e ricondotti ad unitarietà attraverso l'articolazione del costruito. Riconoscendone la variazione formale e semantica rispetto alla città diffusa al loro intorno, con la quale comunque non rinunciano a stabilire alcune, selezionate relazioni, si potrebbero quindi definire questi morfemi come 'isole urbane', utilizzando un'efficace metafora di Antonio Monestirolì.

Come elementi complessi, queste isole si conformano volta per volta alla geografia particolare dei luoghi e si articolano invariabilmente di parti che si strutturano rispetto al tutto secondo rapporti ipotattici, capaci di costruire frammenti di città che pur nella loro condizione parziale non rinunciano ad

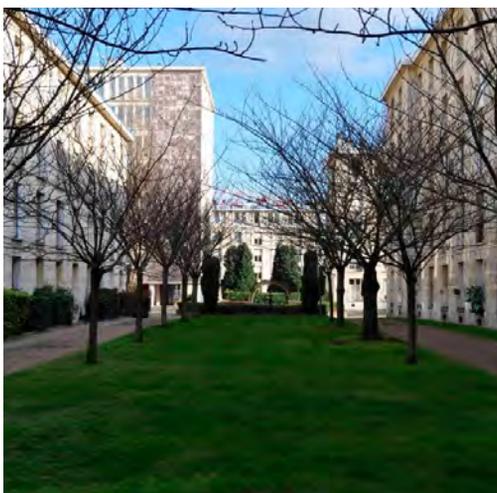


Figura 2 – Vedute dei residences “Victor Hugo” a Pantin, “Buffalo” a Montrouge, “Point-du-Jour” a Boulogne-Billancourt, “Le Parc” a Meudon-la-Forêt

esprimere un carattere di unitarietà. Costante, nella costruzione di queste isole, è il ricorso a determinati tipi abitativi, edifici a torre e in linea, che si compongono reciprocamente, secondo sintassi volta per volta differenti, ad evocare la complessità tipologica della città storica, ma soprattutto allo scopo di rendere intelleggibili gli ordini di relazioni stabiliti tra le parti e quelli definiti complessivamente con la forma urbana e gli spazi aperti di natura, esprimendo attraverso queste un valore di ‘centralità’ rispetto alla città generica al loro intorno.

### L’idea di costruzione

Da ultimo, in queste realizzazioni è possibile rintracciare una significativa riflessione svolta nell’ambito di una ‘interpretazione ‘morfologica’ del rapporto tra ‘costruzione e architettura’, che parte dall’ipotesi che l’architettura possa tradurre gli elementi della costruzione in un linguaggio intellegibile, espressione delle sue ragioni ‘costruttive’ e al contempo della sua intenzionalità ‘estetica’.

Queste esperienze, inoltre, offrono un significativo contributo riguardo questa relazione approfondendo anche il valore ‘urbano’ del linguaggio della costruzione, tanto dal punto di vista della ‘tettonica’ dell’edificio, quanto da quello del ‘decoro’ della città. Interpretata nella sua condizione liminare, tra edificio e città, quest’idea di costruzione si esprime con particolare evidenza nello spessore della facciata, cui viene riconosciuta la possibilità di identificare e conferire carattere «agli spazi creati, cui vengono ad aggiungersi l’aspetto dei materiali, il ritmo degli edifici, la diversità o la monotonia delle superfici» (21). Da questo punto di vista è possibile affermare che gli elementi della struttura si mettono in composizione attraverso il concetto dell’*ordonnance architecturale*, che è possibile definire come il principio che, attraverso il ‘ritmo’, ordina la disposizione degli elementi ripetuti sulla superficie della sua facciata, ma anche delle parti all’interno dell’edificio e degli edifici all’interno della città. La necessità di una relazione tra ‘ripetizione’ e ‘ritmo’

era stata sottolineata dallo stesso Pouillon, che aveva descritto come «non è tanto il singolo edificio che importa, quanto l’insieme. Da cosa deriva che le persone sono così infelici in una ville nouvelle? Che, trapiantate, si sentono esiliate? Da cosa deriva che i bambini si annoiano? Questo viene, io credo, principalmente dalla ripetizione degli stessi tipi edilizi senza che questi presentino un’*ordonnance architecturale*. È possibile replicare alla Rue de Rivoli, che è un edificio ‘a ripetizione’. È una magnifica Habitation à Loyer Modéré di 3 km di lunghezza. La Rue Royale, la Place des Vosges, sono delle ‘ripetizioni’. Ma quando queste ‘ripetizioni’ sono definite sotto una forma ordinata dal ritmo, queste diventano ‘monumenti’. La grande piazza, il foro, l’agorà, attraverso la loro forma conferiscono l’impressione del monumentale, e l’uomo si esalta» (22).

Invariabilmente, le forme costruttive cui Pouillon fa riferimento sono quelle dell’architettura muraria, che si declinano a costruire ricche sequenze in cui si alternano superfici murarie semplicemente bucate a più elaborate partiture, domestici loggiati o monumentali sequenze di pilastri murari, risultato di una paziente ricerca sulla forma appropriata degli elementi costruttivi, costantemente interpretati in un inscindibile rapporto con lo spazio urbano da questi costruito.

### Conclusioni

Accanto al profondo senso etico del proprio operare che traspare dalle parole di Pouillon, è possibile sostenere che la lezione che questi progetti continuano ad offrirci ancora oggi, a circa sessant’anni dalla loro realizzazione, risiede innanzitutto nella definizione di una teoria ‘organica’ del progetto urbano, collocato all’interno di un orizzonte vasto che lo comprende dalla sua dimensione ‘urbana’ fino a quella ‘tettonica’. E di come sia molto probabilmente questo suo carattere di organicità che rende ancora possibile interpretare la costruzione della città, parafrasando Annegret Burg, come l’arte di progettare le ‘possibilità di una vita comune’, che offra a chi la abita la speranza di «sognare ancora nonostante la durezza della sua condizione» (23), e a chi la costruisce la ‘smisurata ambizione’ «di rendere ancora la gente orgogliosa del luogo che abita» (24).

1. Pouillon (2011), p. 16.
2. *Ivi*, p. 9.
3. *Ibidem*.
4. Aristotele (2014), I, 2.
5. *Ibidem*.
6. Alceo, Fr.112, 10V.
7. Corti (2014)
8. Pouillon (2011), p. 19
9. Si vedano i contributi offerti da Minois (2010) e Trampus (2008)
10. Pouillon (2011), p. 94
11. *Ibidem*
12. Ferlenga (1996)
13. Lucan (2003), p. 42
14. Pouillon (2011), p. 17
15. *Ivi*, p. 18
16. *Ivi*, p. 19
17. *Ibidem*.
18. Pouillon (2011), p. 125
19. Lucan (2003), p. 22
20. Pouillon (2011), p. 18
21. *Ivi*, p. 17
22. *Ivi*, p. 16
23. *Ivi*, p. 125
24. Petruccioli (1982)

## References

- Aristotele (2014), *Politica*, Laterza, Bari
- Barazzetta, G. (2016) *All'ombra di Pouillon*, Letteraventidue, Siracusa
- Bonillo, J.-L. (2001) *Fernand Pouillon Architecte méditerranéen*, Éditions Imbernon, Marseille
- Camus, A. (2013) *L'estate e altri saggi solari*, Bompiani, Milano
- Caruso, A., Thomas, H. (2013) *The stones of Fernand Pouillon*, GTA Verlag, Zurich
- Corti, E. (2014) "La città in uno sguardo: la polis eusynoptos in Aristotele", in Id. (a cura di) *La Città. Com'era, com'è e come la vorremmo*, All'insegna del Giglio, Firenze
- Dubor, F. (1986) *Fernand Pouillon. Architetto delle 200 colonne*, Electa, Milano
- Ferlenga, A. (1996) "Fernand Pouillon", in *Casabella* n° 639
- Ferlenga, A. (1999) "Pietre selvagge", in *Casabella* n° 672
- Lucan, J. (2003) *Pantin, Montrouge, Boulogne-Billancourt, Meudon-la-forêt. Fernand Pouillon Architecte*. Picard, Paris
- Minois, G. (2010) *La ricerca della felicità. Dall'età dell'oro ai giorni nostri*, Dedalo, Bari
- Moccia, C. (2015) "Le forme del vuoto", in Id. *Realismo e astrazione*, AION, Firenze
- Moccia, C. (2015) "Grammatiche della forma per la città del nostro tempo", in Id. *Realismo e astrazione*, AION, Firenze
- Petruccioli, A. (1982) "F. Pouillon ovvero il genio della costruzione" in *Architettura dei Paesi Islamici*, Electa, Roma
- Pouillon F. (1968) *Memoires d'un architecte*, Éditions du Seuil, Paris
- Pouillon F. (2011), *Mon ambition*, Éditions du Linteau, Paris
- Trampus, A. (2008), *Il diritto alla felicità. Storia di un'idea*, Laterza, Bari

# Revitalization of the City of Kukës through Public Spaces using Tactical Urbanism Principles

Jona Osmani, Frida Pashako

## Abstract

Kukës is a new city located in the North-Eastern part of Albania, planned in the 1960's by the planning institutions of the communist regime. Its economy was based on industry, and the post-1990's changes brought its destruction and abandonment. People started moving out of the collective and the population was shrinking, while the investments on private properties increased, producing the sprawl effect. The lack of maintenance from responsible institutions and the negligence of citizens brought the degradation of its public (common) urban spaces. In this research, three study areas belonging to three different public space typologies have been analyzed, respectively a square, a park, and a street. The physical analysis of the spaces followed by the SWOT analysis revealed possible regenerative solutions. Interviews with the citizens enriched the amount of data available, overlaid by the General Local Plan and future governmental incentives for the city. The study explores practical and tactical ways to revitalize the public spaces by projects that are driven by the community-institutional relationships aiming towards increasing the livability of the city.

## Introduction

New Kukës is a relatively new city in North-Eastern Albania, which started off as an idea and a governmental law in 1962. The existing city was decided to be flooded the construction of the new one in a different position (three kilometers in the southeast of the old city) and in a higher altitude started. In 1978 all the citizens of Kukës and the twenty-seven villages of it moved to the new city, which was built as a need to produce electricity by making use of the Fierza lake to build a Hydropower Plant. The new Kukës had around 1600 buildings built, hosting different functions and activities. After the 1990's, the socio-political transitional situation had almost destructive effects to the city. Many of the institutions and buildings

were abandoned and destroyed, and the “equilibrium” was damaged, leading to several problems, amongst the most notable ones is the economic collapse due to the absence of jobs. Therefore, people started seeing immigration as a solution to get out of poverty and have a better life elsewhere. This phenomenon has caused has been shrinking the city, leaving it with an underdeveloped economy, lack of social and cultural activities, and therefore a city which is not livable to its fullest.

One of the main reasons for choosing the city of Kukës as the main focus of this research has been the history of its phasal development, and the three-dimensionality that it has as a city (old, underwater flooded city; tunnel city; and the new city). Also, Kukës has a very strategic position in the Republic of Albania, with its vicinity to Kosovo, and therefore, it provides an important node that edge cities usually possess.

## Objectives

The aim of this study is to create a setting in the Albanian and/or regional level, on how we can repair cities that are suffering the same problems as Kukës is. This research provides ideas on tactical/simple ways to fix the problems, by not offering panaceas (solutions for everything), but instead tackling the setbacks that we, as citizens and architects/planners tend to usually neglect. The city of Kukës is in need of changes that can increase its livability, walkability, and the quality of spaces/places overall. Including its citizens into simple design/makeover tasks, can result in happier citizens and also an increase in social/cultural activities. Short-term and temporary changes that have a great impact on the urban/city life are the main focal point of the research, but instead of a governmental/one force only approach, it comes with ways on how community-driven power can have a greater acceptance from the people, and therefore a greater impact in the cityscape, and the overall city life.

## Methodology

The methods used to realize this study have started from a data gathering process, as a first step towards a general understanding of the whole city and its surroundings. The second step was that of territorial analysis, which enabled a clearer study on the inter-

relation between natural and demographic systems in the region. The deep analytic process and selection of the public spaces took place during this step. The spaces were analyzed in terms of the physical features they possess, the activities each area is used for, the frequency of pedestrian usage of spaces, frequency of vehicular usage of streets around the public spaces, observation and identification of urban furniture and greenery, etc. The proposals phase helped to integrate together the findings and the questionnaire reports, with a focus on short-term actions which can provide long-term solutions for the community and the city in its overall. This last phase helped to address the issues of each public space and make efficient use of the sources and the potentials that they offer.

### *Tactical Approach*

According to the Cambridge University Dictionary, the tactic is a planned way of doing something [dictionary.cambridge.org]. It also means something relating to small-scale actions serving a larger purpose [Lydon, 2012]. This approach is not the typical one dealing with abundant theories and strategies, but instead, it goes right to the most tangible part of urbanism: the physical aspects of the city.

The whole scope of tactical urbanism also includes incentives to simply identify small problems in a city and make citizens understand them, therefore raising public awareness. Whether a sidewalk is missing, street lights do not work, or the bicycle lane network is not properly connected, using tactics to show people, municipalities, etc. that there is something wrong by simple means of placing a sign in the area that informs about that, institutions and municipalities can begin to pay more attention to the problems that people identify themselves as being the most important in the moment. In the western countries, municipalities and other responsible governmental institutions follow the citizens in order to fix the problems, and in other cases, it is those with much more power (those working in the responsible institutions) that take the lead and therefore increase the livability in their cities.

Urbanism which drives by tacticality is not new in its form because the history of settlements/cities development has always consisted of social capital actions in increasing

livability and tackling problems. In a lot of developing countries, this is still the most prominent way of developing and solving urban-related issues, even though it may not come with the same name.

## Open Public Spaces

Open public spaces are places of social interactivity that are commonly open to free use by people. Roads and streets are also considered public spaces, together with squares and parks. Public spaces can be almost anything that is considered a gathering spot in any part of the town, such as neighborhoods, city centers, waterfront areas, etc. [www.planning.org, 2017]. In this study, the typologies of public spaces are categorized with regard to form and ownership. Urban spaces classified by shape are streets, plazas, recreational spaces, incidental spaces, parks, and food production areas, whilst they are divided as public-public spaces and privately-owned public spaces with regard to their ownership. In Kukës we also see a very distinct type of public spaces, the tunnels. We refer to the underground tunnels and their entrance gates as unclassified spaces. At least one of the above-mentioned typologies of public spaces in the city of Kukës have been thoroughly analyzed. Nevertheless, in this paper we will only focus on three of them: a square, a park, and a street.

### *The Main Square*

Skanderbeg Square is the main square located at the center of the city. It was designed and planned during the 1960's when the urban plan of the whole city was produced. The latest rehabilitation project for the square was done in 2015, as part of “Urban Renaissance” or rebirth of the Albanian cities, which was a platform of the government of 2013-2017, expected to continue and expand all over Albania. It featured two triangle-like islands in an empty plot (the vegetation and trees that were there, had been cut and removed off the site during the 2000's) surrounded by streets for vehicles and sidewalks for pedestrians. The most central parts of the triangles feature grass and several low bushes [https://www.ata.gov.al, 2015]. The square is surrounded by very important institutions in the city, such as the Palace of Culture on the east, the ALUIZNI and Prefecture offices on the southeast, the Ethnographic Museum on the southwest, the Court House of Kukës

on the west, and the Municipality Offices in the northern part. Its importance lies in uniting all the above-mentioned institutions, but in reality, it functions as a mere roundabout that only connects three streets with each other (“Islam Spahiu” on the north, “Ramadan Zaskoci” on the east, and “Eksod 99” on the west). Therefore, it can be considered a junction more than a square.

#### *The Park*

The second study area is the “park” located close to the central square of the city. It is positioned on the south – southeastern part of Kukës and it extends to the hilly area close to the “Rruga e Kombit” Highway, and to the beach/lakeside. This area has the characteristics of a natural park, because the frontal part of it is filled with grass, and it is often used as a picnic area, because of the slight sloppiness and the Lake Fierza panorama view it offers. The slope enhances as you move towards the south, where also the vegetation density increases. The lakeside beach is separated from the upper park area, by the highway, which cuts right through it. The site is used during the summer as an amusement park, and it is left open and unoccupied during the rest of the year. It is commonly used as a picnic location and as a place to relax, meditate, etc. In the vicinity of it, there is a business facility with the function of a bar and restaurant that serves the needs of people who use the area. Going back to the four main features that make up a great place, the beach area fails to comply with the accessibility and connection part, because it can only be reached via a vehicle, or by dangerous trespassing of the 4 lane highway.

#### *The Street as a Boulevard*

“Ramadan Zaskoci” street is located in the southeastern part of the Kukës. It can be considered an elongation of the central square of the city because it extends from it and “ends” with the ex-tourism hotel on the hill. The road is 600 meters long up to the hotel site, and it is about 9 meters wide, with one sidewalk on each side. There are lots of trees planted on the sides of the road, mostly chestnut and linden trees.

### **Towards Regeneration**

Strategies of regeneration on the above-mentioned and analyzed public spaces have been formulated using a three level approach. The levels are processed as layers of data and

been narrowed down to several sentences on how each public space can be revitalized, in order to ignite the repair of the problematic areas of the public spaces of the city.

#### *Institutional Plans Layer*

The base level is that of data collection from the General Local Plan of Kukës, approved in April 2017. An important point on analyzing the zoning proposed for the GLP has to do with the selected public spaces and their vicinities, because the impact that future developments will have on the areas needs to be taken into consideration. The “Skanderbeg” square continues to withhold its function of being a center point for the institutions around it and the north-western part is dedicated to recreational and social activities, because of the presence of the Palace of Culture and Radio Kukësi. The case of the park area offers a mixed alternative of medium-high density residential area on the street-front, with a landscape and natural environment elongating up to the lakeshore on the south. Ramadan Zaskoci Street will face a duality in its extent, because a low density residential area is envisioned for the northern part of it, while the southern part continues to retain its landscape and agricultural properties.

#### *Survey Data and Observations Layer*

The second level of data comes from the gathering of questionnaires and interviews data, while the third one regards the personal approach of the design professional/architect via in situ observations. Skanderbeg square is very little frequented by the citizens of Kukës after the on-site observations on the first weekend of April, 2017. The citizens of Kukës, who responded to several questions on the square claimed that they did not use this particular space usually because of the lack of shadows, the uniformity of the islands, the low safety levels, the lack of urban furniture, etc. However, a high percentage of the respondents were very satisfied with the openness of the square, the lighting, maintenance, the buildings surrounding it, etc. A SWOT analysis on the square produced results that classify it as a place that could be transformed into a more vital space because of the vicinity to public institutions and the large surface area it covers.

The openness, free access, greenery, and vicinity to the center make the site of the park very appealing, while the major issues are related to the discontinuity of the park to the

beach area, the absence of urban furniture, and the lack of safety. The site can be regenerated by minimal additions like urban furniture, lighting, an overpass/foot bridge that connects the hilly area to the beach, pavement of paths to make circulation easier, etc. Regarding the street space, the most problematic concerns have to do with the destroyed pavement, lack of lighting, absence of urban furniture, and safety issues. The Street serves as a boulevard, and the citizens of Kukës make good use of it for the daily/nightly walks in the city. The abandoned ex-tourism hotel already serves as a kind of “art hub”, where youngsters have found ways like graffiti and paintings to express themselves. The street and the hotel can be revitalized by minor interventions such as the addition of urban furniture, lighting, pavement of the street, limiting traffic to certain hours and days, encouraging young people and artists to make use of the spaces in the city.

### **Strategies of Revitalization of Public Spaces**

According to the undertaken analysis and observations on the public spaces of Kukës, there is a need of a regenerative process that can follow the principles of tactical urbanism. Some important issues to be taken into account are the need for the addition of green spaces and vegetation, addition of bike lanes, infrastructure improvements, etc. These are issues that need to be taken care of by the institutions, because of the scale and importance that they possess, but other smaller interventions in the public spaces can be regulated by the institutions, and be left out to the citizens to design and implement, because they are indeed the true users of the city.

Tactical urbanism calls for citizens’ participation, but it needs to be regulated so that there is a hierarchy on the decision-making process, design process, implementation process, and also there should be a close collaboration with the municipality members in order not to have acts of vandalism or illegal actions because of the lack of knowledge. An idea would be to create neighborhood councils so that citizens get to say their problems and ideas to people they know, and it is via them that the ideas and projects can be discussed. The councils can set up meetings once every two-three months to discuss on projects ideas, problems of the neighbor-



Figure 1– Diagram on how the community - institution relationship can work in the city of Kukës

hoods, etc. Then, for areas and spaces of a major importance, other meetings can be set in order to discuss on ideas that involve almost the whole city.

Focusing on the tangible and physical aspect of the tactics that Tactical Urbanism holds, citizens can also open up private garden and yards to give life to the neighborhoods, and create social hubs and playgrounds for the kids, and adults too (Fig. 1). The addition of urban furniture is, in fact, one of the most effective ways of making people make use of the spaces and make the city more livable.

Simple playground facilities during the warm seasons can also contribute to the increase of livability in the area. The central square of Kukës can serve as a playground during particular times of the day when the traffic gets limited too. If children want to go out and play, parents and elderly people will go out and watch after them, creating in this way, an age inclusive urban space that is safe, lively, and contributes to the overall well-being of the citizens.

#### *Strategies on Tactical Improvement of the Analyzed Public Spaces*

After the processing of the three levels/layers of data, a set of points has been formulated with the aim of improving the selected public spaces via tactical urbanism principles, which will be explained below. The Skanderbeg Square can be revitalized in the following ways:

- a. Increase the Connectivity with the whole City (Addition of Bike Lanes, Inclusive Design)
- b. Addition of greenery
- c. Introduce new Urban Furniture
- d. Limit Traffic in certain Hours and Days

Some ideas on how to regenerate the park and the beach area are as follows:

- a. Increase the Connectivity of the Park (with the square, the beach, and the neighborhoods)
- b. Each day a new activity
- c. Introduce Urban Furniture and Infrastructure (Lighting)

While the Ramadan Zaskoci street revitalization can make use of the following ideas:

- a. Limit traffic in certain Hours and Days
- b. Improve the Infrastructure (Inclusive Design)
- c. Introduce Urban Furniture
- d. Host Activities like fairs, exhibitions, etc.
- e. The ex-tourism hotel can become an art hub
- f. Connect the Hotel with the Park by improving the existing walking trails/routes.

#### **Results**

Public spaces are some of the most important spaces in a city because they serve as social places where the livelihood of a population lies. There are examples of public spaces that fail, because of many problems, but it is usually the places that include lots of ac-

tivities that do not fail to keep the citizens happy. The community driven designs, work because of the will of people to make them function properly. When citizens are involved with the design and implementation of a project for their neighborhood, street, or city, we have a complete integration of the planning process with the usage. Therefore, it influences a form of communication and connection of the people with their city and its citizens.

Transforming public spaces via tactics provides fast responses to the real need of citizens, because of their direct involvement in all the processes. It also ignites thinking and designing because the citizens can become the architects of their own streets, neighborhoods, etc. this type of urbanism also helps designers and planners fill the gap between designing and implementing, because they can learn from the practicality of people, by improving themselves and exchanging knowledge. Tactical Urbanism approaches strengthen the connection between lawmakers, planners, and users. In this way, fewer conflicts arise, and as a result a deeper comprehension of responsibilities of each partner involved in the tactics. Temporary spaces can have long-term results, while low-cost projects enable us to see the results faster than huge investments in large scale projects.

This research has analyzed the public spaces of the city of Kukës, and has focused on a deeper comprehension of 3 main spaces in the city center: a road, a square, and a park. After the desk analysis conducted for the spaces, and the gathering of ideas from the citizens, several interventions have been proposed to regenerate them. The tactical interventions proposed for the selected public spaces in the city of Kukës, have made use of three very important inputs that make up the basis of tactical urbanism: the input from the citizens: the people, designer/architect ideas, and the government/municipality laws and plans/projects.

#### **Discussion**

Because tactical urbanism features projects that are very tangible and practical, a further step towards determining the best solutions to bring the wanted long-term change in the city of Kukës, are the government's plans for the region that can help it develop economi-

cally and socially as well. The study on the public spaces of the city of Kukës, may serve for future works in a better assessment of public places, and tangible improvements by involving the community in the process. This study can aid a further evaluation of all the public spaces in the city of Kukës and beyond, while helping to produce manuals on how to tackle difficult urban design issues that come with public areas. It is important for young architects and urbanists to understand that places/spaces are designed for the people and therefore should serve the people inclusively. Being able to promote participation of people in small scale incentives, can have a large impact on urban areas and increase the livability of our cities.

## References

- Andersen, H. (2002) "Excluded Places: The Interaction Between Segregation, Urban Decay and Deprived Neighbourhoods." *Housing, Theory and Society* 19, no. 3-4
- Baumol, W. J. (1976) "Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban Crisis." *The American Economic Review*, 415-426
- Berens, C. (2012) *Redeveloping Industrial Sites, A Guide for Architects, Planners, and Developers*. New Jersey: Wiley and Sons Inc.
- Jacobs, J. (1958) "Downtown is for People." *Fortune Magazine*
- L., B. B. J. (1976) *Urbanization and Counterurbanization*. Sage
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2003) *Public Spaces - Urban Spaces, The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press
- Peter, D. (1992) "Introduction." In *America's Urban Crisis: Symptoms, Causes, Solutions*, 1-2. 71 N.C. L.
- Schneider, B. (1987) "The People Make the Place." In *Personnel Psychology*, 437-453. Blackwell Publishing Ltd
- Soja, E. W. (1980) "The Socio-Spatial Dialectic." *Annals of the Association of American Geographers*, 207-225
- Baumol, W. J. (1967) "Macroeconomics of Unbalanced Growth: The Anatomy of Urban Crisis." *The American Economic Review*, 415-426
- Dokle, N. (1999) *Monografi per nje Qytet te Permybtur*. Tirana: Koha
- Dokle, N. (1999) *Jehona Homerike në Kukës*. Tirana: Koha
- Dokle, N. (2000) *Kukësi ne Kalendarin e tij*. Qendra Kulturore e Bashkise, Muzeu Kukes, Prizren
- [https://issuu.com/jackie.stinson/docs/tu\\_guidebook](https://issuu.com/jackie.stinson/docs/tu_guidebook) (accessed on April 2017)
- <https://citiesspeak.org/2015/08/19/on-the-move-cities-respond-to-the-demand-for-walkable-communities/> (accessed on March 2017)
- <https://www.theguardian.com/cities/2015/feb/10/what-makes-city-attractive> (accessed on February 2017)
- <http://www.citylab.com/work/2012/09/if-you-want-walkable-development-you-must-show-it-pays/3258/> (accessed on March 2017)
- <http://www.vakinn.is/static/files/Enska/safety-plan-for-tourism.pdf> (accessed on April 2017)
- <https://theconversation.com/what-actually-is-a-good-city-80677> (accessed on July 2017)
- <http://pegasus.cc.ucf.edu/~janzb/courses/hum3930b/lefebvre1.htm> (accessed on July 2017)
- [https://issuu.com/anisaqorri33/docs/national\\_spatial\\_plan\\_albania\\_2030](https://issuu.com/anisaqorri33/docs/national_spatial_plan_albania_2030) (accessed on March 2017)

## Spazi pubblici e reti sensibili

Alessio Pea, Riccardo Porreca

### Abstract

La qualità nelle città è nella gestione sostenibile e adeguata della rete degli spazi pubblici aperti: tali spazi rappresentano quel luogo in cui avvengono le relazioni sociali e culturali della comunità che vive quella determinata porzione di territorio (CEP, 2002) e non solo (Gehl, 2004).

La cultura ambientale "ha sensibilizzato le popolazioni sulla necessità di vivere in luoghi sani e di adottare stili di vita adeguati [...] Nei programmi dell'ONU e della UE, è ribadita la centralità della prevenzione e gestione del rischio malattie e la salute e il benessere sono obiettivi fondamentali, integrati alla nozione di città sostenibile" (Capuano, 2016).

L'obiettivo è di (ri)pensare gli spazi aperti attraverso una rete di spazi pubblici (Pea, 2016) dinamica: capacità di generare un sistema di relazioni complesse (Clemente, 2014), in grado di sfruttare le connessioni tra i vuoti della città, (ri)sanando la qualità dei luoghi e aumentare il livello di benessere del paesaggio urbano.

### Introduzione

La realtà urbana contemporanea vive a livello mondiale una fase di espansione costante rispetto alla contrazione demografica delle aree rurali (UNHabitat, 2006) soprattutto in Sud America dove questa trasformazione si concretizza molto rapidamente. La crescita costante delle città di questa regione avviene secondo un modello neoliberale (Cobos, 1997) che enfatizza il consumo come matrice delle azioni urbane e sociali; infatti lo sviluppo degli ultimi decenni del modello commerciale *supermarket* (Reardon, Timmer, Barrett, Berdegué, 2003) e *mall* ne comprova la tendenza. Sebbene questa realtà possa generare una tendenza disgregativa dei gruppi sociali a vantaggio della formazione di sciami di consumo (Bauman, 2007), la cultura *callejera*, grazie anche alla sua matrice *informale*, descrive una società basata sull'esercizio del diritto alla città (Lefebvre, 1968) attraverso un uso attivo e creativo dello spazio pubblico inteso non solo come aree della città alle quali tutte le persone hanno libero

accesso (Lofland, 1985) ma anche come spazio di e per le relazioni in pubblico (Delgado, 2011).

Questo lavoro viene svolto su due casi studio a Quito, scelta che ha consentito una raccolta di informazioni e verifica dei dati *in situ*, attraverso un processo in due fasi. La prima è un'analisi preliminare volta a definire i due casi studio e si basa su un criterio di scelta sintetico basato sulle categorie dell'immagine della città (Lynch, 1960) e dello spazio pubblico di Augé (Augé, [1993], 2009). In secondo luogo si realizza un'analisi percettiva (1) (Alighieri, 1999) e critica di laboratorio effettuata da un gruppo di studenti della Facultad de Arquitectura y Urbanismo della Universidad Tecnológica Equinoccial (2) che ha prodotto schede di analisi con dati quantitativi e qualitativi dei luoghi studiati da cui è scaturita una individuazione sintetica di tre concetti urbani: *fruibilità*, *funzioni* e *infrastrutture*.

### Fruibilità

Analisi dei flussi pedonali che coinvolgono lo spazio pubblico: descrizione del livello di permanenza delle persone all'interno dello spazio urbano. Affinché sia possibile una valutazione oggettiva di fruibilità degli spazi pubblici è stato deciso di dividere la giornata di due orari distinti e riconducibili a mattinapomeriggio (8h00/16h00) e pomeriggio-sera (16h00/24h00). Inoltre per questioni socio-culturali, la popolazione della città di Quito, essendo un'area urbana grande (Alberti, 2012), è abituata a vivere gli spazi pubblici soprattutto nel fine settimana. Proprio per questa ragione è stata disegnata una voce a sè per analizzare il tipo di affluenza negli spazi pubblici aperti. Il giudizio qualitativo è organizzato in affluenza bassa, media e alta.

### Funzioni

Relazione tra servizi e funzioni che appartengono e costituiscono lo spazio pubblico. Queste funzioni per praticità di studio sono state sintetizzate e raggruppate in attività differenti come: sportiva, ludica e ricreativa. È stato concordato di utilizzare la stessa metodologia di valutazione degli spazi pubblici di Gehl (3) che mette in rapporto la qualità dello spazio pubblico con la possibilità di utilizzo, la scala di giudizio quindi è suddivisa in: *opzionale* (livello basso), *sociale* (livello medio), *necessario* (livello alto).

**Infrastrutture** Descrizione dei diversi livelli di percorsi esistenti che afferiscono agli spazi pubblici aperti, con particolare attenzione



Figura 1 - Elaborazione grafica e raccolta dati dell'architetto paesaggista Federica Perissi - © Federica Perissi, 2017

agli accessi principali e secondari, all'infrastruttura urbana e a quella naturale. Per l'infrastruttura urbana sono stati presi in esame i percorsi pedonali, ciclabili e sportivi. Mentre per quanto riguarda l'analisi dell'infrastruttura naturale sono stati analizzati i flussi d'acqua, giardini lineari e percorsi con assenza di pavimentazione calpestabile. Esattamente come per l'analisi della fruibilità e delle funzioni è stato scelto di organizzare la valutazione in tre livelli che corrispondono a basso, medio e alto.

In questo articolo si vuole proporre una riflessione sulle caratteristiche urbane di due spazi pubblici della città di Quito le cui dimensioni (Carmona et al., 2003) e relazioni contestuali li rendono nodi sensibili di una potenziale rete urbana.

### Reti sensibili

La ricerca si propone di rispondere all'interrogativo: è possibile una rete degli spazi pubblici aperti? Per poter rispondere adeguatamente è stato necessario studiare la capacità degli spazi pubblici. Proprio a questo proposito sono stati utilizzati dei metodi già teorizzati per la lettura e l'interpretazione degli spazi pubblici aperti, cercando di indagare la dimensione che permetta il collegamento di tali spazi. Un esempio importante di rete degli spazi urbani è rappresentato dalla città di Almere nei Paesi Bassi (Pea, 2015). La ricerca mette in evidenza e identifica la

dimensione connettiva (4) come l'elemento utile affinché sia possibile una connessione *fisica/non-fisica, reale/non-reale* tra gli spazi pubblici. In particolare, per la definizione di questa caratteristica, sono stati utilizzati gli studi condotti su gli aspetti legati a le *dimensioni dello spazio pubblico* (Carmona et al., 2003), della *qualità degli spazi pubblici aperti* (Gehl & Gemzøe, 2004), e infine del *carattere* di tali spazi (Aprile, 2015). La metodologia qualitativa è stata utilizzata per leggere e interpretare i due spazi pubblici selezionati e descriverne la capacità connettiva. È stato riscontrato che l'individuazione della dimensione connettiva, di per se non è in grado di poter generare reti degli spazi pubblici aperti che hanno comunque il bisogno di pianificazione adeguate da parte degli amministratori del territorio urbano.

### Dimensione connettiva

Nella definizione di rete degli spazi pubblici, dopo un attento studio di teorie utili per la progettazione, le quali descrivono qualitativamente la progettazione degli spazi pubblici aperti, è emerso che la caratteristica connettiva non è adeguatamente studiata.

La dimensione connettiva rappresenta la sintesi dei ragionamenti teorici presi in considerazione espressi in valori. Tali giudizi qualitativi sono necessari al fine di avviare delle comunicazioni *attive/passive, dirette/indirette*, tra differenti spazi pubblici della città. In altre parole, questa caratteristica mette in evi-

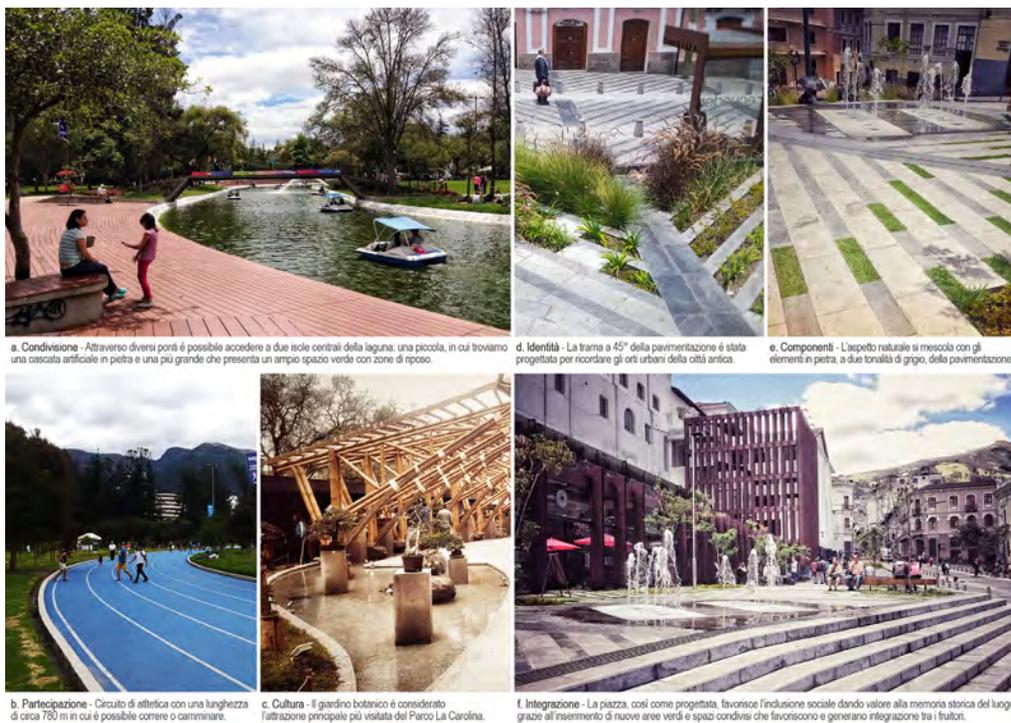


Figura 2 - Le caratteristiche degli spazi pubblici – foto e analisi di Federica Perissi © Federica Perissi, 2017

denza le capacità di quel determinato spazio di esser parte di una rete e di saper generare a sua volta connessioni sensibili (5) con gli spazi limitrofi.

Tale deduzione non è la risposta alle problematiche legate su gli spazi pubblici ma sicuramente rappresenta un'azione importante da compiere nel paesaggio urbano. A tal proposito sono stati scelti e individuati due spazi pubblici tipologicamente differenti ma che presentano tutte le caratteristiche indispensabili riconducibili a una dimensione connettiva, utile affinché ci sia un discorso di sistema integrato urbano. La caratteristica connettiva all'interno degli spazi aperti, risulta essere necessaria ai fini di una rete, in quei luoghi in cui la relazione tra fruibilità, funzioni e infrastrutture risulta esser progettata adeguatamente (vedere, Figura 1).

### Gli spazi pubblici del Sud America

La rete degli spazi pubblici aperti richiede azioni e strategie complesse, che hanno necessità di attuarsi su diversi piani operativi che scaturiscono grazie alla sinergia tra la pubblica amministrazione e le imprese private. Nonostante questo, l'intento è di identificare la caratteristica prioritaria che ciascuno spazio urbano deve avere affinché sia possibile immaginare un sistema integrato ibrido (Pea, 2015), in grado di favorire la creazione di connessioni dirette e indirette.

#### Parque La Carolina

Il parco urbano si inserisce all'interno del parte centrale della capitale dell'Ecuador e di grande importanza socio-culturale: il *Parque La Carolina* nel settore di Iñaquito, zona nevralgica della vita politica, finanziaria e commerciale della popolazione di Quito. Per la sua estensione a forma di rettangolo con la parte inferiore a punta ricorda molto, sia per posizione che per relazione con il costruito intorno, il Central Park della città di New York. Per il molti è considerato il Central Park sudamericano.

Voluto dalla municipalità di Quito è stato inaugurato nel 1976, tuttora è gestito dall'amministrazione pubblica *Unidad de Espacio Público* (EPMOP).

Lo spazio pubblico è perimetrato rispettivamente dalle strade ad alto scorrimento, che sono: *Avenida Naciones Unidas* a nord, *Avenida Rio Amazonas* a ovest, *Avenida de los Shyris* a est e infine *Avenida de la República* e *Avenida Eloy Alfaro* a sud. Il parco copre una vasta area di circa 640.000 m<sup>2</sup> con una lunghezza di circa 1.500 m e una larghezza di circa 460 m. Fino al 2013, quando venne aperto il *Parque Bicentenario*, risultava essere il parco più grande della città (6).

La componente naturale rappresenta sicuramente l'elemento principale di questo spazio pubblico che si sviluppa ed estende fino a coprire l'intera superficie. Per un'analisi ap-

profondita sono state descritte e identificate al suo interno distinte aree funzionali:

**Area sportiva:** la maggior concentrazione è situata nella parte nord in cui sono presenti campi di calcio, calcetto, basket, pallavolo e alcuni campi di *pelota nacional* (7). Nel cuore del parco è presente una pista di atletica ellettica dove al proprio interno ci sono macchinari per l'attività fisica (vedere, Figura 2b);

**Area ludica:** sono presenti due aree distinte attrezzate con giochi per bambini di recente installazione nel 2016. La prima area di circa 800 m<sup>2</sup> si trova nella parte a sud adiacente l'incrocio tra la *Av. República* e l'*Av. Amazonas*. Mentre la seconda area che risulta essere quasi il doppio della prima, circa 1500 m<sup>2</sup>, si trova lungo il prolungamento della *calle Japón* che idealmente divide in due il parco;

**Area della laguna:** il ruolo della laguna assume una ruolo determinante e risulta essere elemento di forte impulso connettivo all'interno del parco. Il benessere percepito grazie alla presenza dell'acqua è di origine pluri-sensoriale: sicuramente di impatto visivo, dovuto alla dimensione e alla posizione centrale rispetto allo spazio pubblico, uditivo dato dalla presenza di diverse fontane e getti d'acqua che diminuiscono l'inquinamento acustico proveniente dalle strade adiacenti (vedere, Figura 2a);

**Area ricreativa:** nello spazio pubblico sono presenti diverse componenti attrattive come i differenti Bulevar (8) dove le persone hanno possibilità di rilassarsi, camminare e condividere momenti di vita quotidiana. Inoltre le persone possono sfruttare alcune strutture come ristoranti presenti nelle vicinanze dell'area sportiva e della laguna;

**Area culturale:** all'interno della vasta superficie del parco sono moltissime le strutture educative e culturali che i visitatori del parco possono svolgere e sono: il *Jardín Botánico de Quito* (vedere, Figura 2c), il *Museo Ecuatoriano de Ciencias Naturales*, il *Vivarium*, il *Mundo Juvenil*, l'*Avión de la Fantasía*, il *Parque Náutico*, la *Cruz del Papa*, la *Campana de la Paz* e il *Monumento a la Policía Nacional*.

**Area informale:** radicato soprattutto nella cultura sudamericana, la popolazione ecuatoriana occupa gran parte della propria giornata condividendo lo spazio pubblico in maniera completamente informale. Sono presenti piccoli e singoli venditori ambulanti di cibo che coinvolgono il visitatore in un tipo di re-

lazione diretta. Come definito dall'urbanista Margaret Crawford, bisogna cogliere la possibilità di inserire *piccoli innesti temporanei* (9) a piccola scala che possono definirsi come "urbanistica del quotidiano" quale "approccio incrementale, che opera piccoli cambiamenti che si accumulano fino a trasformare ampie situazioni urbane" (Musarra, 2017).

Il *Parque La Carolina* presenta una fruibilità molto elevata soprattutto durante il fine settimana e durante le giornate festive, quando "avvengono spostamenti di massa della popolazione [...] tipico, delle aree urbane a più elevata concentrazione" (Alberti, 2012). Questo a confermare le abitudini sudamericane che i visitatori sono molto attratti a migrare in luoghi di condivisione e incontro come gli spazi pubblici aperti proprio durante i week-end (Nessi, 2010). Guardando invece i risultati ottenuti durante i giorni feriali, possiamo notare che la prima parte della giornata che va dalla mattina (8h00) al pomeriggio (16h00) e risulta essere il periodo di tempo in cui lo spazio verde è maggiormente vissuto (vedere, Figura 1). Al contrario nella parte serale del giorno, il parco si svuota completamente delle attività ricreativo-informale, che animano con giochi e suoni l'atmosfera pubblica. Questo può essere in parte giustificato per l'assenza di sistemi di sicurezza, controllo e soprattutto di elementi d'illuminazione piuttosto carenti che generano insicurezza ai fruitori (Chiesi, 2004).

Rispettando e seguendo la metodologia di analisi proposta da Gehl sulla tipologia di attività che si possono svolgere all'interno dello spazio pubblico (Gehl, 2014) è possibile identificare che l'attività sportiva è, tra tutte quelle proposte, quella con maggiore capacità attrattiva nei confronti dei visitatori. L'area centrale, dove è situata la pista di atletica, è stata pensata secondo il concetto della condivisione nella quale ogni visitatore non è un semplice *flâneur* ma diventa l'attore principale che vive e usa a suo piacimento una piccola porzione di spazio pubblico (vedere, Figura 1).

A livello infrastrutturale è possibile sottolineare che il parco è stato disegnato e progettato per dare la possibilità di accedere da qualsiasi punto perimetrale. Il sistema reticolare dei percorsi urbani interni si interseca in maniera sinergica con i percorsi naturali, la valutazione di tutta questa complessa articolazione di flussi (Clemente, 2014) è sicura-

mente positiva e di alto livello. Dalle analisi effettuate si può sottolineare che questo parco urbano possiede un'incisiva dimensione connettiva capace di generare connessioni e flussi dinamici con gli spazi pubblici limitrofi. Inoltre le attività, promosse dall'amministrazione pubblica, all'interno dello spazio urbano contribuiscono a una rigenerazione socio-culturale continua per la città.

#### *Plaza Huerto San Agustín*

Nel 2016 si completa la trasformazione di una piazza nel centro storico di Quito, secondo l'UNESCO il meglio conservato del sud America, attraverso la demolizione di un anonimo centro commerciale per ridare alla città lo spazio che apparteneva agli orti urbani del convento barocco adiacente. La posizione della piazza è di per sé un crocevia (Augè, 2009) di percorsi (Lynch, 1960) differenti che collegano attualmente poli di interesse commerciale, come il centro commerciale MECA Ippiales Hermano Miguel, e culturale, come il museo di Arte Coloniale, il convento della Chiesa di La Merced e l'Antico circolo militare divenendo così un centro (10) d'attrazione arricchito da un'architettura contemporanea che si pone in dialogo col tessuto barocco preesistente.

Il progetto restituisce un luogo identitario al centro storico di Quito e rigenera flussi sociali che interessano il *casco storico*. Secondo una rilettura dei flussi relativi basata sulle attività umane obbligatorie, volontarie e sociali (Gehl, 2014) è possibile attribuire a questo intervento urbano la responsabilità del passaggio della *calle Mejia* da mera infrastruttura viabile a scenario potenzialmente inesauribile di comunicazione e scambio (Delgado, 2011). Infatti il centro storico anche se interessato da dinamiche di gentrificazione è ancora descritto da un profilo socio economico di basso livello, tra 95.14 USD ai 165.10 USD di spesa procapite mensile (Universidad Andina Simon Bolivar, 2009), che genera flussi commerciali di bassa qualità ma di alta intensità. L'apertura della calle che diventa piazza costituisce dunque un punto di sosta per i flussi intensi che avvengono durante il giorno e il fine settimana (vedere, Figura 1) applicando così il diritto alla città nella definizione di diritto alla bellezza, ossia la massima qualità dello spazio pubblico del quotidiano anche rispetto all'accessibilità per tutti agli spazi pubblici di centralità (Borja & Muxxi, 2000), in altre parole garan-

tisce una immagine urbana di alta qualità (vedere, Figura 2f) anche ai residenti sotto la soglia della povertà (11) rispettando il concetto di Borja secondo cui non c'è spreco nel dare la ricchezza ai poveri (Borja & Muxxi, 2000). Lo studio registra un calo tendenziale nelle ore del pomeriggio notte (vedere, Figura 1) quando il centro storico risente del decremento del flusso commerciale e della scarsa attività ricreativa del quartiere. Sebbene il centro storico risenta della presenza dei settori limitrofi (12) caratterizzati da una marginalità socio-economica che si traduce in maggiore insicurezza per gruppi sociali estranei, si può affermare che il progetto della piazza San Agustín costituisce un'area di maggiore visibilità e controllo da parte della collettività.

Secondo le categorie di analisi definite dalla UTE la piazza descrive un grado di fruibilità alto durante la fascia diurna, medio durante il fine settimana e basso durante le ore di oscurità (13). Tuttavia è certamente l'aspetto funzionale a rappresentare il vero elemento rilevante. Infatti nel grafico centrale della Figura 1 si evince un alto grado di incidenza delle attività ricreative e culturali e medio per quanto concerne le attività ludiche. Queste ultime, non essendo questa un'area sportiva, sono azioni che possiamo ascrivere nelle attività sociali descritte da Jan Gehl (14) e incrementano il proprio numero secondo la qualità del contesto. Allo stesso modo possiamo collegare le azioni di matrice culturale e ricreativa nelle attività volontarie (Gehl, 2014), quelle cioè che l'individuo o i gruppi sociali scelgono di compiere in quel luogo ritenuto di buona qualità. Dal punto di vista strettamente progettuale la piazza risulta definita qualitativamente da tre categorie di intervento: la prima riguarda l'accessibilità infatti garantisce allo stesso tempo il transito veicolare a bassa velocità, abbattendo così le relative barriere comunicative (Gehl, 1991), e il transito pedonale, che in questo caso risulta essere la modalità privilegiata (vedere, Figura 2d). La seconda categoria è l'infrastruttura urbana, che descrive le caratteristiche tipicamente progettuali. In questo senso possiamo notare la pergola metallica costruita in memoria dell'ex registro civile e opera di Esteban Jaramillo e Christine Van Sluys (15) (vedere, Figura 2f), architettura contemporanea che ben si adatta al contesto fornendo un servizio aggiuntivo allo spazio

adiacente e generando quella situazione che Augè definisce centro/monumento (Augè, 2009). Inoltre nella piazza che misura 2800 m<sup>3</sup> e scandita da diaframmi orizzontali nel pavimento che si intervallano ai segni a 45 gradi che ricordano gli orti urbani del XVII secolo (vedere, Figura 2d) si inseriscono le componenti dell'infrastruttura naturale (terza categoria di analisi) quali la fontana a raso (vedere, Figura 2e) - che ricorda vagamente la fortuna della *Plaza de los pies descalzos* a Medellín - e le aree verdi che si integrano nella struttura del progetto. In questo intervento le tre categorie di analisi (e di progetto) riescono a creare un equilibrio che centra l'obiettivo di attrarre flussi di persone nella piazza e riattivare così uno spazio prima dimenticato.

## Conclusioni

Dalle analisi effettuate si può concludere che i casi studio posseggono una forte identità urbana, rappresentando elementi cardine dell'immagine della città, e fisico-sociale, concretizzando il paradigma di Delgado dello spazio pubblico, tale da influenzarne l'utilizzo quotidiano e produrre una forma mutevole di vita in comune (Harvey, 2013) che contribuisce a rendere queste aree luoghi urbani in grado di incidere positivamente sul benessere percepito dai fruitori all'interno degli spazi pubblici aperti nella città di Quito. Il futuro del paesaggio urbano è nella rigenerazione relativa agli spazi pubblici, luoghi dove avvengono le relazioni sociali e culturali della comunità che vive quella porzione di territorio e non solo (Gehl & Gemzøe, 2004) e che devono formare una rete ibrida (Pea, 2015), ossia "sistema di relazioni complesso" (Clemente, 2014), che si conforma come elemento strutturante (Dematteis, & Rossignolo, 2006) e che sia capace di sfruttare le connessioni tra i vuoti della città, migliorando la qualità percepita dei luoghi (Augè, 2009) e aumentando il livello di comfort del paesaggio urbano.

La ricerca di una nuova caratteristica dimensionale rappresenta attualmente una potenziale soluzione alle dinamiche di sviluppo urbano e una guida utile per la progettazione in rete degli spazi pubblici, la cui dimostrazione è al centro del dibattito accademico e oggetto di diversi programmi di ricerca scientifica.

1. Riferimento diretto al concetto di percezione della *Convenzione Europea del Paesaggio (CEP)*: [www.convenzioneeuropaeapaesaggio.beniculturali.it](http://www.convenzioneeuropaeapaesaggio.beniculturali.it).
2. Corso di Introduzione a la Ciudad y el Paisaje, parallelo 4/C e D, a.a. 2016-2017, Prof. Arq. Alessio Pea.
3. Gehl, J., (1991) *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editore, Rimini.
4. Pea, A. (2016) *La rete degli spazi pubblici aperti come strumento di rigenerazione del paesaggio urbano*. Tesi di Dottorato in Progettazione e Gestione dell'Ambiente e del Paesaggio, Sapienza Università di Roma.
5. Ratti, C., (2015) "Una cittadinanza sensibile per una città sensibile", *Architetti Roma*, n. 113, pp. 26-27.
6. In riferimento a: <http://www.in-quito.com/uo-kito-qito-kyto-qyto/spanish-uo/parques-quito-ecuador/quito-parque-la-carolina.htm>.
7. Può considerarsi un mix tra tennis e paddle senza recinzione, inoltre risulta essere lo sport più importante per identità a livello nazionale, esiste anche una vera e propria Federazione (FEPN).
8. Risultano essere tre e rispettivamente: il Bulevar Naciones Unidas, il Bulevar Rumipamba e il Bulevar de la Quebrada.
9. Musarra, G., (2017) "La costruzione condivisa dello spazio pubblico, luogo di sperimentazione, inclusione e creatività", *Life Safety and Security*, Vol. 5, n. 9, pp.70-77.
10. In questa occasione, vista la presenza di un'architettura riconoscibile e originale, il termine "centro" di Augè si può sovrapporre al concetto di *landmark* di Lynch.
11. La soglia della povertà è fissata a circa 360 USD procapite mensuali che rappresentano perciò il salario minimo.
12. Nell settore adiacente La Libertad l'ingresso pro-capite scende sino ai 22.24 USD mensuali.
13. Le coordinate di Quito sono 0° 13'07"S 78° 30'35"W perciò ha 12 ore di luce e 12 ore di oscurità 365 giorni all'anno.
14. Jan Gehl definisce sociali le attività per lo più estemporanee che scaturiscono dalla situazione contingente e sono proporzionali alla qualità dell'intorno (spazio pubblico).
15. L'opera è stata pubblicata on line nella pagina internet che si occupa di architettura: [plataformaarquitectura.cl/cl/798793/plaza-huerto-san-agustin-jaramillo-van-sluy-arquitectura-plus-urbanismo](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/798793/plaza-huerto-san-agustin-jaramillo-van-sluy-arquitectura-plus-urbanismo)

## References

- Alberti, F., (2012) *La città e i trasporti: analisi e politiche per limitare i consumi e migliorare la qualità degli insediamenti*, Fagarazzi, C., & Fanfani, D., (Eds.), *Territori ad alta energia. Governo del territorio e pianificazione energetica sostenibile: metodi ed esperienze*, Firenze University Press, pp.51-76
- Aprile, M., (2015) *La dimensione locale degli spazi pubblici*, EdilStampa, Roma
- Augé, M., & Rolland, D., (1993) *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Elèuthera
- Bauman, Z., (2007) *Homo consumens: Lo sciame inquieto dei consumatori e la miseria degli esclusi*, Edizioni Erickson
- Bauman, Z., (1992) *La modernità liquida*, Laterza, Bari
- Borja J., Muxxi Z., (2000) *Espacio publico, ciudad y ciudadanía*, Barcelona
- Capuano, A., & Carpenzano, O., (Eds.), (2016) *Ripensare le discariche*, Quodlibet
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., & Oc, T., (2003) *Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*, Architectural Press, Oxford
- Chiesi, L., (2004) *Le inciviltà: degrado urbano e insicurezza*, Selmini, R., (Eds.), *La sicurezza urbana*, Franco Angeli, Milano, pp.129-140
- Clemente, M., (2014) *Strategia dei flussi pedonali nello spazio urbano aperto*, Ippolito, A.M. (Eds.), *Spazi Urbani Aperti. Strumenti e metodi di analisi per una progettazione sostenibile*, Franco Angeli, Milano
- Cobos, E.P., (1997), "La megalópolis neoliberal: gigantismo, fragmentación y exclusión", *Economía informa*, 258
- Dematteis, G., & Rossignolo, C., (2006) *Città e reti di città in Europa*, Bonaverio P., Dansero E., Vanolo A., (Eds.), *Geografie dell'Unione europea*, Utet, Torino
- Delgado, M., & Malet, D., (2011) *El espacio público como ideología*, Los libros de la Catarata
- Gehl, J., (2014) *Ciudades para la gente*, Ed. Infinito, Buenos Aires
- Gehl, J., Gemzøe, L., (2004) *Public spaces & Public life*, Danish Architectural Press
- Gehl, J., (1991) *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli editore, Rimini
- Harvey, D., (2013) *Città ribelli. I movimenti urbani dal Comune di Parigi a Occupy Wall Street*, Il Saggiatore, Milano
- Lefebvre, H., (1968) *Il diritto alla città*, Marsilio, Padova
- Lofland, L., (1985) *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*, University of California Press, San Francisco
- Lynch, K., (1960) *The image of the city* (Vol. 11). MIT press
- Musarra, G., (2017) "La costruzione condivisa dello spazio pubblico, luogo di sperimentazione, inclusione e creatività", *Life Safety and Security*, Vol. 5, n. 9, pp.70-77
- Pea, A., (2016) *La rete ibrida degli spazi pubblici aperti*, Zagari F., Di Carlo F., (Eds.), *Il Paesaggio come Sfida. Il progetto*, Libria, Melfi
- Pea, A., (2015) "The hybrid network of

public open spaces”, Gospodini, A., (Eds.), *Proceedings of the International Conference on Changing Cities II. Spatial, Design, Landscape & Socio-Economic Dimensions*, pp. 188-195, Grafima Publications, Thessaloniki

- Ratti, C., (2015) “Una cittadinanza sensibile per una città sensibile”, *Architetti Roma*, n. 113, pp. 26-27
- Reardon, T., Timmer, C. P., Barrett, C. B., & Berdegue, J., (2003) The rise of supermarkets in Africa, Asia, and Latin America. *American journal of agricultural economics*, 85(5), 1140-1146

## Il Mito della pedonalizzazione O le verità della gerarchia<sup>1</sup>

Alfonso Annunziata, Carlo Pisano

### Introduzione

La contemporaneità è segnata da una riscoperta del ruolo delle reti ambientali, dei percorsi ciclabili e pedonali, degli spazi aperti e del trasporto di massa, come condizione per redistribuire il capitale spaziale, per incrementare la resilienza del sistema insediativo, per ripristinare la continuità tra diversi sistemi ecologici e per incrementare la pluralità dei modi di praticare lo spazio (Alexander et al., 1977; Donini, 2008; La Cecla, 2014; Magris, 2005; Jacobs, 1961; Gehl, 1987; Salingaros, 2005; Secchi, 2014).

Emerge, dunque, la questione delle discontinuità determinate dalle reti primarie e di distribuzione e dagli elementi discreti che le costituiscono (Pavia, 2015; Secchi, 2005; 2014, Bianchetti, 2014). Questa questione interseca la critica ad alcune figure su cui si fonda l'articolazione delle reti e la ricerca di metafore e di paradigmi alternativi (Ventura, 1989; Magnani, Val, 1989; Magnani, 2005; Pope, 1996; Viganò, 2010). Emerge, dunque, una istanza di domesticazione dei grandi canali viari (Secchi, 2005; Donini, 2008). Questa istanza sempre più spesso si esprime in interventi di trasformazione di grandi vie di comunicazione o di loro parti in spazi pedonali multifunzionali. Questi interventi, quando modificano le gerarchie su cui si fondano l'articolazione delle reti della mobilità e le relazioni tra forme del movimento diverse, determinano condizioni di minore funzionalità del sistema della mobilità: le strategie di pedonalizzazione non sono state compiutamente definite entro un sistema teorico coerente, capace di stabilirne i criteri fondamentali, le condizioni e le modalità di implementazione. Questo articolo si propone di evidenziare come la gerarchia sia condizione fondamentale di alcune proprietà desiderabili dei sistemi della mobilità: la coerenza, la leggibilità, l'interconnettività delle reti e la sicurezza e la fluidità della circolazione (Jiang, 2009; Marshall, 2005; 2014; Salingaros, 2005; Xie, Levinson, 2007; Yerra, Levinson, 2005). Inoltre, l'articolo inferisce dalle condizioni della gerarchia un metodo

qualitativo di controllo e verifica del progetto degli interventi di pedonalizzazione. L'articolo si compone di tre sezioni; la prima definisce la gerarchia, riferendola allo studio delle reti della mobilità, e ne individua le condizioni fondamentali; lo scopo è dimostrare che la gerarchia è condizione di alcune proprietà desiderabili di una rete; la seconda sezione individua la causa della discontinuità delle reti minori e propone una gerarchia dei modi del movimento in funzione delle velocità, come criterio per definire le relazioni tra modi di trasporti diversi lungo un percorso; la terza sezione descrive un metodo analitico qualitativo, fondato sulle condizioni della gerarchia, e ne descrive l'impiego come strumento di verifica di un caso studio, la trasformazione di una arteria stradale in spazio pedonale. Le conclusioni, infine, riprendono i risultati delle sezioni precedenti e ne considerano la validità come criteri per l'implementazione degli interventi di trasformazione di segmenti della rete viaria.

### La Gerarchia

#### Definizione di gerarchia

Come scrive Marshall (2005), per definire la gerarchia la prima fondamentale considerazione riguarda la distinzione tra le diverse dimensioni della struttura delle reti: la composizione, che si riferisce ai caratteri metrici di un sistema; la configurazione, che di questo restituisce la topologia; e la costituzione morfologica, che individua i tipi degli elementi di un sistema e determina le loro relazioni di interdipendenza. Questa distinzione consente di definire la gerarchia come tipo specifico di costituzione morfologica, definito da 4 condizioni: 1) definizione di tipi distinti; 2) loro ordinamento e determinazione del loro rango; 3) arterialità e 4) restrizione delle connessioni tra elementi di rango diverso, consentite solo tra elementi del medesimo ordine o complementari, dunque il cui rango differisca di un solo grado.

L'arterialità, in particolare, individua una proprietà fondamentale delle reti: la contiguità dei percorsi che, entro uno specifico ambito geografico, costituiscono itinerari strategici. Un sistema viario si configura come un insieme ordinato di reti contigue e complete di diversa scala. L'arterialità costituisce il fondamento implicito di ogni pertinente definizione funzionale degli ele-

menti di una rete viaria, in quanto categoria mediante la quale cogliere la funzione di ciascun elemento entro la rete, riferendola alla scala dell'area servita: ciascun percorso si può definire, dunque, in ragione della dimensione dell'ambito geografico servito dalla rete contigua e completa di cui è parte.

Alcune proprietà misurabili sono state individuate per determinare il ruolo di un elemento, a partire dallo studio della configurazione di una rete: la cardinalità, determinata esaminando le condizioni di continuità e termine nei nodi dei diversi percorsi (Marshall, 2014) e la *betweenness* che restituisce il ruolo di ciascun percorso in quanto elemento di raccordo tra porzioni del sistema o tra distinti percorsi topologici più brevi (Jiang, 2009).

#### *proprietà desiderabili di una rete*

Un network che verifica le condizioni della gerarchia possiede due fondamentali proprietà desiderabili (Marshall, 2005; Xie & Levinson, 2007): la leggibilità e l'interconnettività; queste investono l'esperienza degli utenti e determinano i comportamenti individuali e le scelte di itinerario; questi, a loro volta, interagendo, determinano la distribuzione dei flussi (Xie e Levinson 2007). La leggibilità determina in quale misura sia agevole comprendere la configurazione di una rete. L'arterialità e la restrizione delle connessioni consentono ad un utente di determinare la propria posizione entro il sistema e di orientarsi in funzione del rango del percorso lungo cui si muove (Marshall, 2005). Questa condizione implica, inoltre, la riconoscibilità del tipo e dunque del rango dei diversi elementi.

L'interconnettività dipende dal tipo, dal numero e dalla distribuzione dei percorsi e dei punti di intersezione che costituiscono un sistema. L'interconnettività è determinabile in funzione della continuità del movimento, definibile come numero di transizioni, durante uno spostamento, tra percorsi di rango diverso (Xie e Levinson, 2007): pertanto, l'arterialità, implicando la contiguità dei percorsi principali, determina un incremento del grado di interconnessione di una rete. In questa formulazione non si considera come, nel caso della mobilità veicolare, il superamento di una intersezione – pure se tra segmenti del medesimo ordine – costringendo a continue variazioni di velocità, determini di per sé un incremento della discontinuità del percorso. Salingeros (2005) nota come oltre una certa

scala, in un sistema isotropo di percorsi di scala locale, aumenti notevolmente il numero dei nodi intermedi intersecati durante lo spostamento tra due punti estremi.

L'introduzione di elementi di scala più ampia, la loro configurazione entro una rete continua, incrementa il grado di interconnessione della rete e la continuità dei movimenti. Pertanto, l'esigenza di garantire la continuità del movimento implica la riduzione del numero di accessi ai percorsi principali ed il distanziamento delle intersezioni consecutive: ne consegue la configurazione dei percorsi arteriali come elementi discreti (Pisano, 2016) e, per quanto concerne le reti della mobilità veicolare, l'esigenza di connettere tra loro solo percorsi del medesimo ordine o complementari. Levinson e Yerra, (2005) dimostrano, inoltre, come la gerarchia sia una proprietà emergente dei sistemi complessi: una rete isotropa tende a modificarsi ed articolarsi secondo una costituzione gerarchica. Le analisi di Jiang (2009) dimostrano la validità di questa ipotesi, trovandovi conferma nella regola rango-dimensione o nella funzione di ripartizione relative ai valori di alcune variabili fondamentali che descrivono la forma o la funzione degli elementi costitutivi di una rete stradale: ad esempio, la distribuzione cumulativa per i valori di connettività e di *betweenness* dei percorsi. Ugualmente esaminando la distribuzione dei flussi tra gli elementi del sistema, l'area urbana di Gavle, Jiang inferisce che la funzione di trasporto di una strada discende dalla sua morfologia e dal suo ruolo entro la configurazione del network.

#### *Una gerarchia modale*

Avendo definito la gerarchia come specifico tipo di costituzione, come insieme di tipi e di relazioni tra tipi, si può concludere che la discontinuità dei sistemi insediativi, dei percorsi pedonali e ciclabili e degli spazi aperti dipende dai parametri individuati per definire i diversi tipi di percorso. La discontinuità delle reti minori è implicita nelle tipologie in cui la funzione di sistema è derivata dalla funzione di mobilità, in ragione di una relazione inversa tra funzione di distribuzione e funzione di accesso: in questo modo si introduce una relazione escludente – e dunque una separazione – tra la funzione di transito e ogni forma di interazione di scala minuta che si dispiega entro lo spazio stradale o tra questo e gli edifici.

Pertanto, le superfici ciclabili e pedonali costituiscono l'ultimo rango della gerarchia e, coerentemente con la condizione dell'arterialità, costituiscono trame disgregate e discontinue, disperse tra le maglie di percorsi arteriali esclusivamente destinati al transito veicolare. Pertanto, il ripristino della continuità delle reti minori implica il superamento della relazione escludente tra funzione di transito e funzione urbana e l'interpretazione di queste come dimensioni distinte, ma compatibili; questo cambiamento di paradigma consente di configurare i percorsi strategici come spazi pluri-modali e multi-funzionali; inoltre, è coerente con la definizione della gerarchia dei percorsi in funzione del loro ruolo entro la rete, in ragione della scala dell'area servita e coerentemente con la figura dell'arterialità; La questione fondamentale che emerge da questa prima conclusione riguarda la definizione delle condizioni entro le quali modi del movimento diversi coesistono in una medesima sezione stradale. Questo quesito si può esprimere in termini di definizione di connessioni consentite tra elementi di una gerarchia: Considerando lo scarto di velocità come criterio più pertinente in funzione del quale definire il grado di separazione tra due forme del movimento (Marshall, 2005), si individua la velocità come parametro per una gerarchia di modi del movimento; in ragione di questa, secondo il principio dell'*access constraint*, si determinano, le condizioni di contiguità e separazione tra le diverse modalità di trasporto e i relativi percorsi. Questa condizione è, inoltre, un criterio al quale riferire le connessioni tra strade impegnate da modi di movimento diversi. L'aderenza a questo criterio costituisce una condizione fondamentale per mantenere la circolazione fluida e sicura, in quanto implica la separazione tra flussi definiti da velocità sensibilmente diverse. Inoltre, poiché i tipi di modalità del movimento di rango più elevato serviti da una strada conseguono alla funzione di questa entro il sistema della mobilità, il grado di separazione tra i diversi modi di trasporto, e le superfici relative, costituisce il parametro morfologico in ragione del quale determinare la coerenza tra la definizione tipologica di un elemento a la sua geometria. Questa coerenza è implicita nel primo principio della gerarchia, la distinzione dei tipi.

## Metodologia

Questa sezione elabora un metodo qualitativo, fondato sulle condizioni della gerarchia e ne esplora l'impiego come dispositivo mediante il quale verificare se le strategie di conversione in spazi pedonali di percorsi principali alterino la funzionalità delle reti della mobilità. Il metodo individuato non considera come criterio di verifica il principio di arterialità in quanto l'aderenza del sistema a questa condizione si ritiene implicita nella definizione tipologica dei suoi componenti, definiti in funzione del principio di arterialità - dunque proprio in quanto topologicamente contigui entro sub-sistemi continui e completi che ricomprendono uno specifico ambito geografico. Conseguentemente, si sono individuate, come parametri del metodo analitico proposto le sole condizioni dell'access constraint e della distinzione dei componenti. La prima condizione è verificata se percorsi di ordine diverso, non complementari, non si congiungono contiguamente. La seconda condizione è verificata se i caratteri morfologici di un elemento ne denotano la funzione di sistema. La variabile considerata è il grado di segregazione tra le superfici destinate a servire modalità del movimento o usi diversi, definiti in funzione dei valori di velocità. Pertanto, si individuano 8 categorie: S5, (movimento a velocità molto elevata), S4 (movimento a velocità elevata), S3.5 (movimento a velocità medio-alta), S3 (velocità media), S2.5 (velocità moderata), S2 (velocità contenuta), S1.5 (movimento lento) S1 (velocità del pedone). In riferimento a queste categorie, si impongono tre condizioni: 1) modi del movimento distinti sono promiscui solo se del medesimo tipo; 2) modi del movimento di ordine diverso si dispiegano lungo corsie contigue se, tra i relativi tipi codificati, vi è uno scarto di rango inferiore o pari al numero intero (S3 ed S2); 3) infine, se lo scarto è superiore ad uno, i modi del movimento sono separati, ciascuno entro un sedime confinato, o sono divisi da spazi destinati a modi del movimento di rango intermedio. L'analisi è svolta ricostruendo la configurazione del sistema considerato (Marshall, 2005; 2016). Il tipo ed il rango di ciascun elemento sono determinati facendo riferimento a gerarchie disponibili in database specifici. Coerentemente con questo principio è stata scelta la classificazione derivata dal database di Open Street Map. Alcuni tipi sono qui

definiti secondo più parametri ed esprimono le diverse condizioni di una strada. Queste denominazioni precisano la definizione fondamentale, riferita al ruolo del percorso entro il sistema. Non meno, sono state rifiutate, quando implicano una relazione inversa tra funzione di distribuzione e funzione di accesso – e, in generale, di spazio urbano.

### *Il Caso studio*

La metodologia di valutazione definita nella sezione precedente, è stata impiegata per esaminare un caso concreto di modificazione di una rete viaria urbana: la trasformazione di una porzione di un'importante strada di distribuzione dell'area urbana di Cagliari in spazio pedonale.

La via Roma è una delle principali arterie del centro di Cagliari, aperta nel 1883 in seguito alla dismissione delle mura e dei bastioni del quartiere Marina. Tra la fine '800 e nel corso del '900 si sono allineati lungo il suo margine alcuni tra i principali edifici del potere politico, come il palazzo Civico e quello del Consiglio Regionale. Articolata in due carreggiate separate da una promenade alberata centrale e delimitata su un lato da un percorso porticato, via Roma assume il ruolo di principale arteria urbana, intensamente frequentata dai pedoni e percorsa da ingenti flussi di automobili, di autobus e di filo-bus. Dagli anni novanta, una serie di politiche urbane, in linea con le tendenze europee, conducono ad una globale pianificazione dei quartieri storici di Cagliari come Zone a Traffico Limitato e alla completa pedonalizzazione degli assi commerciali di via Garibaldi, via Manno e, più recentemente, del Corso Vittorio Emanuele. Questa configurazione divide l'agglomerato urbano più prossimo al centro storico in due porzioni collegate da due raccordi: via Roma a sud e la Porta Cristina all'estremo settentrionale del colle di Castello. Nel corso degli anni questa parziale cesura e la conseguente concentrazione di flussi differenti lungo la via Roma hanno condotto a diverse proposte di sistemazione della sede stradale: ri-configurazioni della sezione trasversale, come la concentrazione delle linee del trasporto pubblico entro una carreggiata dedicata e la trasformazione della passeggiata centrale in area di sosta riservata ai residenti del quartiere Marina, si aggiungono a radicali ipotesi di rimarginazione o di rimozione e confinamento delle corsie veicolari entro tunnel, al fine di liberare Via Roma dai flussi

di traffico di scala urbana e metropolitana. In questo contesto si colloca la decisione presa dalla Giunta comunale di avviare la pedonalizzazione temporanea di via Roma Lato Portici dall'11 agosto al 17 settembre 2017. Questa sperimentazione, mai eseguita prima d'ora per un periodo così esteso, ha determinato numerose variazioni alla circolazione e, in particolare, una modifica della configurazione della rete viaria.

### *Analisi*

L'analisi della configurazione e della costituzione della rete viaria consente di riconoscere tre circuiti di percorsi che, coerentemente con il principio di arterialità, a diverse scale, costituiscono sub-sistemi contigui di itinerari strategici: si individuano un sistema arteriale a scala metropolitana, costituito da percorsi principali e primari e un sub-sistema continuo che costituisce un circuito di scala urbana; questi due sistemi ri-comprendono l'itinerario costituito da Via Roma (Lato Porto), Via Riva di Ponente e Viale La Playa. Si riconosce quindi un sub-sistema contiguo di distribuzione secondaria, costituito da un circuito di strade secondarie e terziarie; entro questo circuito, è ricompresa la via Roma Lato Portici; questa inoltre, svolge una funzione di penetrazione verso il quartiere di Marina ed è connessa al sub-sistema locale, costituito da strade locali e pedonali.

Da questa analisi emerge il ruolo fondamentale svolto dal sistema di via Roma. In particolare emerge come via Roma sia uno spazio pluri-modale e multi-funzionale, che costituisce parte di itinerari principali sia a scala metropolitana, sia a scala di quartiere, sia, costituisce un elemento principale entro la rete del trasporto pubblico. Questa condizione è evidenziata dalla classificazione derivata dal database di Open Street Map che definisce la via Roma Lato porto come strada primaria e via Roma Lato portici come percorso terziario.

In questo senso, la trasformazione di Via Roma Lato Portici in spazio pedonale, introduce una modifica del sistema dei percorsi che investe scale diverse: determina la sovrapposizione, lungo l'itinerario strategico costituito da Via Roma Lato Porto, Viale La Playa e Via Riva di Ponente, della rete stradale secondaria/locale alla rete primaria: conseguentemente, un percorso terziario, come il Largo Carlo Felice, e una strada locale, via Campidano, si congiungono, senza media-



Figura 1 – Configurazione della rete stradale dell'area Metropolitana di Cagliari

zione, a via Roma Lato Porto. Inoltre, alcuni percorsi definibili come elementi di raccordo, quali Via Sassari e la Prima Traversa La Playa, diventano percorsi fondamentali nella rete inter-quartieri, incanalando movimenti di distribuzione secondaria e di penetrazione verso gli itinerari della rete primaria. Conseguentemente, Via Roma Lato Porto, Viale La Playa e Via Riva di Ponente, oltre ad una funzione di distribuzione principale e transito, svolgono una funzione di penetrazione verso la rete inter-quartieri e verso la rete locale di quartiere. Il sistema, in questo modo, non verifica la condizione relativa alla restrizione delle connessioni. Nondimeno si rileva che lungo alcuni percorsi la relazione tra i modi del movimento non verifica la condizione dell'access constraint derivata da una gerarchia modale fondata sui valori di velocità.

In particolare lungo Viale la Playa non vi è una corsia di manovra a mediare tra movimento veicolare di media-alta velocità (S<sub>3</sub>) e la funzione di sosta (S<sub>1.5</sub>); ugualmente, lungo Via Sassari, non sono verificate le condizioni di separazione tra movimento di distribuzione (S<sub>3</sub>) e di accesso (S<sub>2</sub>) dei veicoli privati, movimento degli autobus del

trasporto pubblico (S<sub>2.5</sub>), sosta lungo strada (S<sub>1.5</sub>), mobilità pedonale (S<sub>1</sub>): dunque, non vi è coerenza tra funzione di sistema e morfologia, implicita nel primo principio della gerarchia, la distinzione dei componenti. Queste criticità, pre-esistenti, sono esasperate – con la trasformazione di Via Roma Lato Portici in spazio pedonale – dalla concentrazione lungo i percorsi adiacenti delle funzioni di distribuzione secondaria e penetrazione. Si può concludere, pertanto, che la trasformazione di via Roma pregiudica la fluidità della circolazione, la riconoscibilità del ruolo – e del tipo – dei percorsi e la leggibilità del sistema. Queste considerazioni trovano conferma nei fenomeni concentrati di congestione rilevati durante il mese di sperimentazione, ai due estremi di Via Roma, in particolare lungo via Sassari, Viale la Playa e Traversa prima La Playa, e riconosciuti dagli esponenti della Giunta Comunale (Ansa 2017; Unione Sarda 2017).

### Conclusioni

La gerarchia è una figura fondamentale per l'analisi e l'articolazione dei sistemi della mobilità; nondimeno, spesso interpretata come generica forma d'ordine ed identificata

con particolari configurazioni, è sempre più investita da una critica radicale che ne prefigura il superamento (Marshall, 2005; Secchi 1989; 2000; Viganò, 2010). Riprendendo le conclusioni di precedenti studi, l'articolo ha evidenziato la distinzione tra la costituzione, la configurazione e la composizione, in quanto dimensioni diverse di una struttura, ed ha definito la gerarchia come tipo specifico di costituzione, indagando le sue condizioni fondamentali: distinzione dei tipi, determinazione del rango, arterialità e access constraint.

Si è poi evidenziato come questi principi siano la condizione di alcune proprietà desiderabili di una rete di trasporto, quali la leggibilità e l'inter-connettività. In seguito, si è notato che la discontinuità delle reti minori dipende da specifici caratteri della configurazione delle reti e della composizione dei percorsi principali, determinati dall'imposizione di una relazione inversa tra funzione di distribuzione e funzione di accesso; questa è implicita nelle tipologie di percorsi che inferiscono la funzione di sistema dalla funzione di mobilità. Viceversa, è proprio il riferimento all'arterialità, in quanto fondamento più pertinente per la definizione funzionale dei percorsi, che consente di superare l'antitesi tra funzione di transito e funzione di luogo urbano e di configurare le strade come spazi pluri-modali e multi-funzionali.

Ugualmente, la condizione dell'access constraint, riferita ad una gerarchia modale fondata sulle classi di velocità, consente di articolare in modo coerente le relazioni tra le diverse funzioni compresenti lungo una strada; in questo modo sono garantite la fluidità della circolazione e la coerenza tra la definizione tipologica di un percorso, secondo la sua funzione di sistema, e la sua morfologia. Da queste considerazioni emerge la significatività della gerarchia in quanto condizione fondamentale di una rete della mobilità. L'analisi del caso studio, svolta mediante un metodo fondato sulle condizioni dell'access constraint e della distinzione dei tipi, conferma che la modifica delle relazioni gerarchiche tra percorsi e modi del movimento determina un decremento della funzionalità di una rete stradale. Da questi risultati consegue la necessità di verificare che la costituzione di una rete, risultante da interventi di adeguamento dei suoi archi, soddisfi le condizioni della gerarchia. Infine, l'analisi

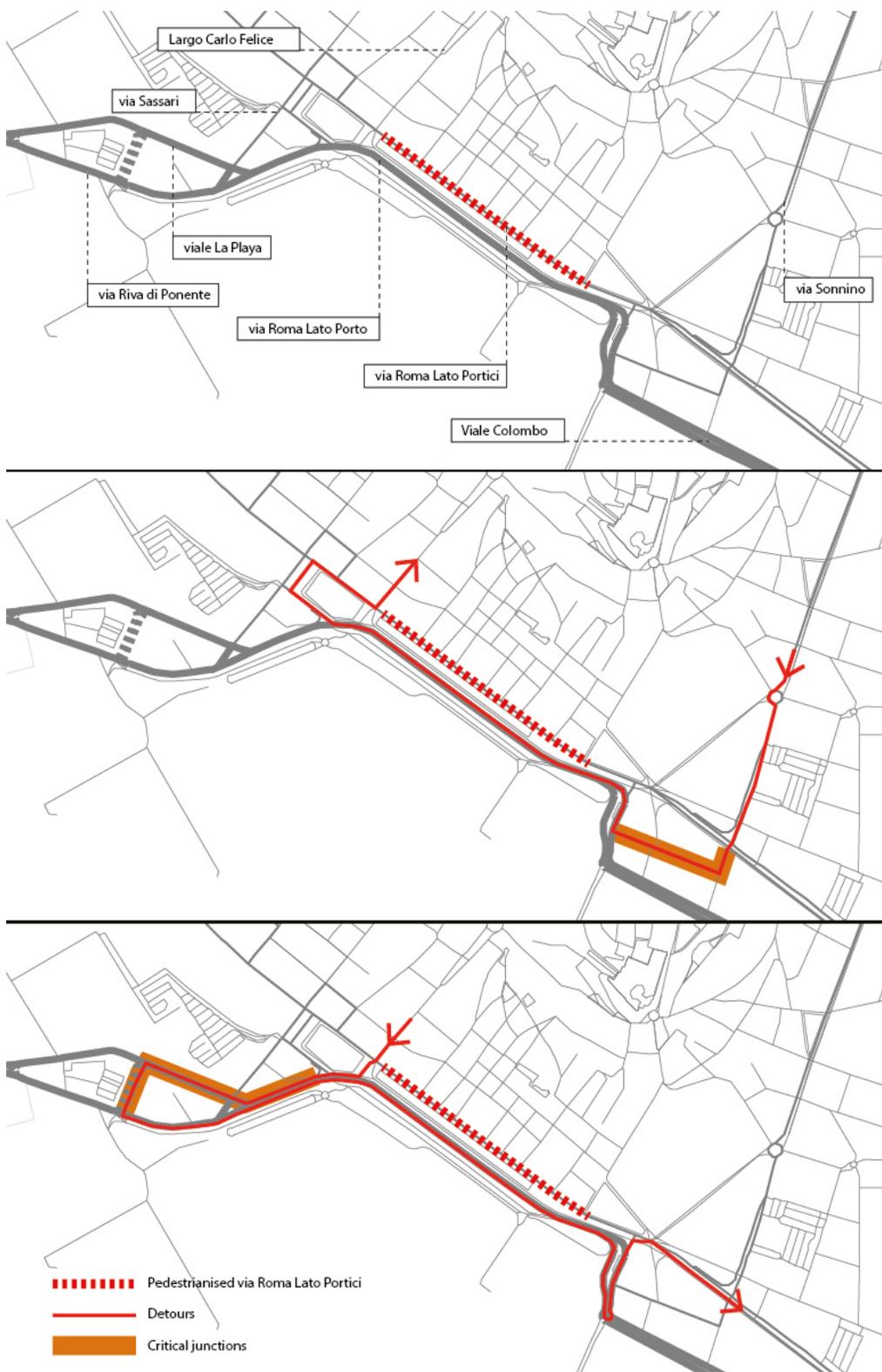


Figura 2: Effetti della sovrapposizione tra la rete secondaria e la rete primaria

del caso studio, rimarcando la necessità di preservare la costituzione gerarchica delle reti della mobilità, ripropone la centralità della composizione, come dimensione su cui intervenire per ripristinare la continuità del territorio, per incrementarne la porosità e la permeabilità, ricostruendo ed ampliando la trama minuta degli spazi aperti, dei percorsi pedonali e ciclabili: in questa prospettiva,

numerosi esempi dimostrano la potenzialità del progetto in quanto ricerca di correzioni dell'andamento plano-altimetrico, di ri-configurazioni delle sezioni trasversali e longitudinali, di relazioni con il suolo e di sistemazioni dei margini e degli spazi residuali; tra questi La Gran Via de Les Cortes Catalanes progettata da Carmen Fiol e Andreu Arriola, la Ronda del Mig di Jordi Henrich, il Moll de

la Fusta, a Barcellona, il Passeio Atlàntico a Oporto entrambi progettati da Manuel de Sola-Morales, l'area di sosta di Nîmes - Caissargues, lungo l'autostrada A54 Arles - Nîmes di Bernard Lassus. Emerge, dunque, la necessità del progetto in quanto dispositivo per l'esplorazione di strategie che non modifichino la funzione di un percorso entro il sistema della mobilità - dunque le proprietà riferibili alle dimensioni della configurazione e della costituzione - ma ricerchino l'integrazione di funzioni di movimento e pratiche diverse nello spazio dell'infrastruttura, modificandone la composizione.

i. L'articolo è frutto della ricerca congiunta dei due autori sul rapporto tra network, infrastruttura, urbanizzazione e paesaggio (si veda Annunziata, Pisano, Annunziata, 2015). In particolare lo studio delle proprietà dei network è da attribuirsi principalmente ad Annunziata, l'analisi del rapporto tra il network e lo spazio fisico dell'urbanizzato è da attribuirsi principalmente a Pisano, la costruzione metodologica è stata sviluppata in modo congiunto da Annunziata e Pisano.

## Riferimenti

- Alexander C., Ishikawa S., Silverstein M., Jacobson M., Fiksdahl-King I., Angel S. (1977). *A Pattern Language. Towns - Building - Construction*, Oxford Press, New York.
- Annunziata A., Annunziata F. (2015). "Reasons for a Cultural Renovation of the Road Infrastructure Design". *Journal of Civil Engineering and Architecture* 9 (2015), 961-969.
- Annunziata A., Pisano C., Annunziata F. (2015). "Eco-roads: roads as landscape generators". In *Proceedings of the XXVTH World Road Congress - Seoul, Korea*.
- Ansa (2017). *Via Roma pedonale: Zedda, esperimento ok*. Available at: <http://www.ansa.it/sardegna/notizie>, Accessed on: 24/10/2017.
- Barabasi A-L, Albert R (1999). "Emergence of scaling in random networks". *Science* 286: 509-512;
- Bianchetti C. (2014), "I vantaggi della continuità". *Anfione & Zeto* 25, 111-116;
- Donini G. (2008), *Margini della mobilità*. Milano: Meltemi Editore;
- Ferlenga A. (2005), "Un rinnovato realismo". *Casabella*, 739-740, 78-79;
- Gehl, J. (1987), *Life Between Buildings - Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Bin Jiang (2009), "Street hierarchies: a minority of streets account for a majority of traffic flow". *International Journal of Geographical Information Science*, 23:8, 1033-1048;
- Jacobs J. (1961), *The death and life of great American cities*. New York: Random House.
- La Cecla F. (2014), *Contro l'urbanistica*, Giulio Einaudi editore, Torino.
- Magnani C. Val P. A. (1989), "Appunti per una tassonomia". *Casabella*, 553-554, 28-37;
- Magnani C. (2005). "Per una genealogia delle tecniche del progetto". *Casabella*, 739-740, 60-61;
- Marshall S. (2004). "Building on Buchanan: Evolving Road Hierarchy for Today's Streets-Oriented Design Agenda." In *Proceedings of the European Transport Conference 2004 (CD-ROM)*.
- Marshall S. (2005). *Streets and Patterns*. New York: Spon Press.
- Marshall S. (2016), "Line structure representation for road network analysis". *The Journal Of Transport And Land Use* 1-2016 (9), 29-64;
- Pavia, R. (2015), *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*. Roma: Donzelli Editore.
- Pisano C. (2016), *Patchwork Metropolis. Analisi di un modello teorico operativo per il progetto dei territori contemporanei*. XXVIII Ciclo di Dottorato in Architettura, Università degli Studi di Cagliari.
- Salingaros N. (2005), *Principles of Urban structure*. Amsterdam: Techne Press;
- Secchi B. (2005), "Figure della mobilità". *Casabella*, 739-740, 81-83;
- Secchi B. (2014), *La città dei ricchi e la città dei poveri*. Bari: Editori Laterza;
- Ventura N. (1989), "Lo spazio del Moto: specificità e integrazione". *Casabella*, 553-554, 12-27;
- Viganò P. (2010). *Territorio dell'Urbanistica. Il Progetto come Produttore di Conoscenza*. Roma: Officina edizioni.
- Xie F, Levinson D.M. (2007). *Measuring the Structure of Road Networks*. *Geographical Analysis* 39 (2007) 336-356;
- Yerra B.M., Levinson D. M. (2005). *The emergence of hierarchy in transportation networks*. *The annals of Regional Science* 39 (3), 541-53.

## Playgrounds

Emiliano Romagnoli

### Premessa

Dov'è la strada, la città, lo spazio urbano? Dove cominciano? Esistono, per gli abitanti, dei luoghi - che almeno sul piano simbolico - siano in grado di garantire una graduale transizione fra scale differenti?... ha preso corpo una nuova pratica spaziale?"

E' la complessa operazione di apertura dell'isolato a consentire nel tempo l'evolversi di una gerarchia di spazi aperti che, insieme agli edifici, definiscono le caratteristiche di quel volume vuoto compreso tra gli edifici in cui ha luogo la vita pubblica dei cittadini. E quanto più la società si arricchisce di differenze, tanto più la città si articola in forme dello spazio non istituzionale che ambiscono ad essere i nuovi "centri" delle nostre città. Occorrono, dunque, nuovi strumenti della progettazione che lavorino ad una scala intermedia tra il progetto urbano e la pianificazione urbanistica, spazi che si strutturino su una rete policentrica di luoghi e che definiscano le relazioni fra pezzi di città e diano luogo alle relazioni fra persone di una società che deve, di necessità, strutturarsi sulle differenze, di provenienza, di lingua, di religione.

### L'apertura dell'isolato

*Note teoriche*

*"...what mattered was no longer individual buildings, but the configuration of the buildings along a given street...how to distribute functions and keep control of urban form?..."*

L'isolato chiuso della città ottocentesca stabilisce una netta separazione tra la strada e gli spazi aperti prossimi all'edificio residenziale, mentre, l'isolato aperto della città moderna stabilisce l'indipendenza tra la tipologia di edificio e la tipologia di isolato con il risultato di una totale perdita di relazione tra l'edificio e la strada. Oggi, forse, sono possibili nuove interpretazioni dell'isolato, a partire dall'articolazione architettonica degli edifici lungo la strada e nelle corti interne, e quindi a partire da un rinnovato lavoro sulla forma. Abbandonato il mondo degli oggetti isolati della città moderna, il tentativo di reintegrare l'architettura all'interno della questione urbana pone un radicale cambio di prospettiva.

Una forma embrionale di studio morfologico sulla città risale al 1784, anno in cui Giovan Battista Nolli realizza una planimetria di studio della città di Roma per mettere in evidenza il disegno dello spazio pubblico e della sua articolazione negli spazi intermedi delle corti interne, giardini privati e addirittura degli spazi interni delle chiese. La pianta di G.B. Nolli mette in evidenza come il disegno degli spazi vuoti, pubblici e semi-pubblici sia complementare al disegno degli edifici nella qualificazione morfologica della città. La morfologia di una città è prioritariamente definita dal disegno degli isolati residenziali e dal disegno dello spazio vuoto ad essi relativo.

A partire dagli anni '60 nasce l'idea che l'isolato non è solo un'unità di lettura, bensì una massa costruita e in quanto tale pone alcuni problemi di progetto:

un problema di scala, e cioè relativo alle dimensioni dell'isolato

un problema di localizzazione rispetto agli altri isolati e quindi relativo alle caratteristiche del *pattern*

un problema formale, che attiene alla qualificazione dell'architettura dell'isolato

un problema di relazione con lo spazio pubblico e quindi anche con la strada, e che riguarda il disegno degli spazi intermedi

Quest'approccio è diventato dominante nel ventesimo secolo e fa riferimento alla definizione di A. Rossi di isolato inteso come unità architettonica e quindi come *fatto urbano*<sup>3</sup>. Nel corso dello stesso secolo vengono realizzate numerose sperimentazioni sul tema dell'isolato inteso come unità architettonica, soprattutto in Olanda piuttosto che in Italia, dove invece, compaiono più che altro testi scritti in merito a questi aspetti.

Nella tradizione italiana il tipo paragonabile all' *hof* olandese o al *close* inglese è l'edificio *a corte*, ciò che cambia è la scala perché, mentre la corte olandese e inglese è definita dalla composizione di edifici attorno ad uno spazio vuoto, la corte della città tradizionale italiana è innanzitutto un grande vuoto all'interno di un edificio; tuttavia è proprio lo spazio della corte a diventare il punto di partenza per il sovvertimento delle regole nella concezione dell'isolato delle città del centro Europa.

Nella *Architettura della città* Aldo Rossi distingue i tipi residenziali in :

- costruzioni a blocco

- corpi liberi
- case unifamiliari

in merito alle costruzioni a blocco A. Rossi riferisce che la soluzione tipica del centro Europa è la casa *a corte*. Come già anticipato il tipo edilizio di riferimento in merito ad un pensiero nuovo sull'isolato residenziale e sul progetto dello spazio pubblico e semi-pubblico al suo interno è quello *a blocco* che accoglie dei vuoti al suo interno.

La corte non ha un significato per se stessa e quindi un valore autonomo, infatti forma, dimensioni e carattere sono determinati dall'architettura degli edifici che ne definiscono l'ambito; in quest'ottica l'articolazione della massa e le facciate degli edifici diventano determinanti ai fini della definizione del carattere dello spazio semi-pubblico della corte inteso come luogo. All'interno della corte il progetto degli spazi di transizione diventa parte integrante del sistema degli spazi pubblici che innerva la città, sebbene avvenga ad una scala diversa che non è né quella dell'alloggio, né quella degli edifici pubblici, bensì ad una intermedia tra le due precedenti. Dunque, i nuovi spazi aperti all'interno degli isolati residenziali esprimono un rapporto fino ad ora inedito tra casa e città, accogliendo il valore collettivo dell'abitare negli spazi comuni interni all'isolato.

Il paradosso di questi spazi aperti negli organismi urbani residenziali è la loro ambiguità:

- sono al contempo pubblici e privati
- non fanno parte della strada ma ad essa direttamente si aprono e si relazionano
- sono legati al sistema degli spazi pubblici della città, ma sono al contempo prolungamento dello spazio interno dell'alloggio
- sono spazi vuoti ma dotati di volume

#### *Il caso olandese*

Nei progetti di edilizia residenziale pubblica realizzati in Olanda, a partire dagli anni '60, emergono alcuni aspetti ricorrenti:

- studio dell'accesso agli alloggi
- ridefinizione del *layout* degli alloggi
- elementi di mediazione tra l'interno e l'esterno di pertinenza dell'alloggio
- caratterizzazione dello spazio della corte interna all'isolato

Questi aspetti mettono in evidenza la chiara relazione tra la nascita di un pensiero nuovo sul tema dell'abitare e la caratterizzazione degli spazi intermedi quali spazi informali prossimi alla casa, ma anche integrati al si-

stema degli spazi pubblici che ormai è entrato all'interno degli isolati residenziali.

A partire dagli anni '70 anche la strada cessa di essere solo un'arteria di traffico per accogliere una maggiore complessità nell'articolazione dello spazio.

Il disegno dei luoghi collettivi diventa possibile da un punto di vista spaziale perché gli edifici privati, espressione dell'individualità, non sono più l'unità architettonica di base, perché questa unità è rappresentata dall'isolato nella sua completezza. Il progetto di H.P. Berlage a Mercatorplein rivela come l'articolazione del progetto al livello degli spazi collettivi consenta l'espressione del valore pubblico dell'architettura come fatto urbano.

L'isolato residenziale di Amsterdam è costituito da una cortina edilizia ininterrotta che definisce uno spazio interno vuoto; generalmente di forma rettangolare, con dimensioni di circa 40mx60m e con edifici che si sviluppano in altezza per 3 o 4 livelli ed è caratterizzato da due opposizioni:

- tra i lati e gli angoli
- tra il perimetro dell'isolato e la sua parte centrale

In particolare, il rapporto tra il dentro e il fuori è gestito anche attraverso lo spessore della facciata.

Nello schema tradizionale di composizione dell'isolato residenziale olandese, ogni casa presenta nella parte centrale dell'isolato un giardino privato che rappresenta il prolungamento della casa verso l'esterno. Il sovvertimento delle gerarchie dell'isolato tradizionale che, come già detto, ha comportato lo spostamento dell'accesso agli alloggi all'interno dell'isolato, ha anche provocato una progressiva riduzione della dimensione dei giardini privati in favore di una maggiore qualificazione dello spazio verde aperto rappresentato dalla corte comune. Dalla strada, pubblica, c'è un percorso lungo l'edificio che attraversa tutta la corte interna all'isolato, che distribuisce agli accessi agli alloggi e che fa di questo spazio uno dei nodi all'interno della rete policentrica di luoghi di una città. Questo è quanto Philippe Panerai scrive in merito all'apertura dell'isolato nel suo testo *Formes urbaines: de l'ilot à la barre*, affermando che gradualmente l'opposizione tra il dentro e il fuori è diminuita in favore di una maggiore complessità nell'articolazione tra il perimetro dell'isolato e la corte centrale. P. Panerai scrive che, dopo il 1930, questo



Figura 1 – Cartografia della città di Amsterdam a varie scale con indicazione dei playgrounds - © Municipal Archive Amsterdam

spazio aperto ha assunto sempre maggiore importanza, mentre i giardini privati hanno gradualmente ridotto la loro importanza e la loro dimensione fino a diventare in alcuni casi dei balconi. P. Panerai riferisce che l'apertura dell'isolato è avvenuta innanzitutto sul lato sud (per ottenere anche migliori condizioni di soleggiamento) e questo ha consentito per la prima volta la vista degli spazi interni agli isolati residenziali direttamente da strada. P. Panerai individua questo fenomeno innanzitutto in Inghilterra e poi anche in Olanda come possibile contaminazione tra il perimetro costruito e lo spazio interno vuoto dell'isolato. È proprio questa contaminazione tra il dentro e il fuori che nell'opinione di P. Panerai ha generato un pensiero nuovo sull'isolato e quindi sulla città tutta, in quanto spazio dotato di una propria identità e quindi luogo dell'articolazione architettonica tra lo spazio pubblico e lo spazio privato. L'Olanda ha una lunga tradizione di organismi di edilizia residenziale dotati di spazi comuni (*social housing*) perché nella cultura olandese il tema della qualità degli spazi collettivi è anche espressione del senso civico dei cittadini e come tale si ritiene che la loro presenza responsabilizzi i cittadini in merito al tentativo di renderli dei luoghi che abbiano una loro dignità dal punto di vista della qualità urbana. Elementi cruciali nella definizione del rapporto di convivenza tra pubblico e privato sono gli spazi di soglia e di transizione:

- tipologia di accesso agli alloggi
- attacco a terra dell'edificio
- localizzazione, caratterizzazione e accessibilità degli spazi comuni
- disegno del giardino interno
- permeabilità della facciata
- differenze di quota tra la corte e il piano

terra

- presenza di alloggi a piano terra
- presenza di giardini privati a piano terra

Un importante strumento di controllo dei rapporti tra pubblico e privato, ma anche strumento di espressione dei valori di permeabilità e condivisione, è il piano terra degli edifici, perché è il luogo in cui queste relazioni prendono forma in termini di spazio e perché può esso stesso caratterizzarsi interamente come spazio semi-pubblico. È chiaro dunque che il progetto degli spazi semi-pubblici non si risolve solo nel disegno degli spazi aperti dell'edificio, ma è legato anche alla forma dell'isolato, allo spessore e all'altezza degli edifici e alla loro qualificazione architettonica.

Se ne deduce che un altro importante strumento di controllo della progettazione urbana alla scala semi-pubblica e, quindi, strumento in grado di definire i rapporti tra *pubblico* e *privato* è il volume dello spazio vuoto, i cui valori formali rappresentano l'aspetto su cui maggiormente questo testo vuole concentrare l'attenzione.

### In-between

*Il pensiero di Aldo Van Eyck*

Nel pensiero di Aldo Van Eyck la città è un fenomeno transitorio<sup>4</sup> che, ben lontano dall'idea di città tradizionale caratterizzata da una forma definita, fa riferimento ad una città che ha smarrito l'immagine compiuta di sé. La città cui A. Van Eyck si riferisce è potenzialmente infinitamente estendibile, nasce dall'uso della griglia per poi metterla in crisi l'applicazione rompendo la serialità e la monotonia con l'introduzione di temi di variazione al ritmo da essa stabilito. Il superamento della città moderna avviene, secondo A. Van Eyck, passando attraverso un nuovo sen-

so di urbanità e quindi attraverso la creazione di luoghi che siano espressione del valore di collettività. La necessità di un rinnovato valore di urbanità implica per Van Eyck un cambiamento di ruolo e di responsabilità per la figura dell'architetto-urbanista<sup>5</sup>.

Egli parla di una figura unica di architetto-urbanista (*the architect-urbanist*), così esprimendo la necessità di tenere insieme scale diverse nell'ambito del progetto urbano, la scala della singola casa e quella dell'intera città. Questo è quanto Aldo Van Eyck scrive in un articolo pubblicato in *Forum* dell'agosto 1962, nella stesso testo egli parla di un

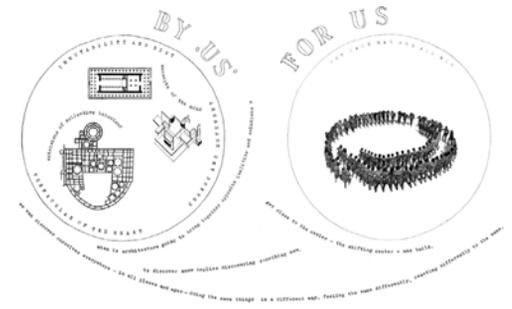


Figura 2 – Slogan Otterlo-circles - © Aldo Van Eyck

altro concetto fondamentale e cioè quello di *right size*; Van Eyck ritiene, infatti che la malattia della città moderna sia dovuta essenzialmente alle seguenti ragioni:

la rigidità della sua struttura, dovuta al carattere astratto degli strumenti impiegati; l'eterogenea monotonia della composizione; l'assenza di progetto dello spazio tra gli edifici che rende le architetture dei fuori scala, degli oggetti nel vuoto;

*"...emptiness has no room for anything but more emptiness; all urban elements curdle, all urban colours clash...just planned wasteland...?"*

A. Van Eyck introduce nel suo pensiero l'idea di *in-between* realm, che da un punto di vista progettuale coincide con l'individuazione di una scala intermedia di progettazione compresa tra la scala del singolo alloggio e quella dell'intero isolato. Egli inizia la sua ricerca indagando su come le relazioni prendono forma, concependo la relazione come un luogo *in-between*, un luogo dove molte cose s'incontrano.

Per Van Eyck l'*in-between* non è una definizione teorica, ma un fatto concreto, un luogo o per meglio dire una sequenza di luoghi dalla scala della casa a quella della città, un articolato sistema di luoghi dotati di una propria



Figura 3– Playgrounds- Zeedijk\_ 1955- Vista con dipinto murale di Joost van Rooijen- fotografo Har Oudejans – © Archivio di Aldo Van Eyck



Figura 4– Playgrounds - Zaanhof\_ 1948 – fotografo Wim Brusse – ©Archivio di Aldo Van Eyck

identità. In questo senso l'articolazione dello spazio diviene l'aspetto di maggiore rilievo, poiché in relazione a come lo spazio viene articolato si conferisce una certa plasticità ai luoghi che è determinante ai fini della sua percezione.

#### *I playgrounds di Amsterdam*

A partire dall'ottobre del 1946 Aldo Van Eyck lavora al Dipartimento dei Lavori Pubblici della città di Amsterdam al settore Pianificazione Urbana, diretto da Cornelis Van Eesteren. Nell'ambito del loro lavoro per la città, Van Eesteren e Mulder lavorano ad un'idea di città che utilizza, come già anticipato, il tipo a corte, non in senso ottocentesco, ma dato dall'articolazione di due elementi ad "L" che genera uno spazio interno all'isolato aperto e, quindi, direttamente accessibile dalla strada.

La possibilità per A. Van Eyck di rendere concreta la sua idea di città e il senso profondo dell'*in-between* da lui teorizzato arriva proprio grazie al lavoro presso il Dipartimento dei Lavori Pubblici della città di Amsterdam e soprattutto dalla collaborazione con C. Van

Eesteren e J. Mulder. Ad Aldo Van Eyck viene affidato il compito di progettare dei *playgrounds* all'interno di questi isolati, pubblicamente accessibili, mettendo così in crisi la dimensione privata dei *playgrounds* esistenti ad Amsterdam fino a quella data. L'idea, assolutamente inedita, è di introdurre parte del sistema degli spazi pubblici della città all'interno degli isolati residenziali attraverso la progettazione di spazi informali intermedi tra la casa e la strada e dedicati al gioco dei bambini.

E' proprio attraverso il progetto di questi spazi intermedi che A. Van Eyck riesce a dare forma alla prima alternativa concreta, reale, costruita al dibattito dei CIAM sul Modernismo. Dei circa 700 playgrounds progettati è opportuno fare una classificazione per tipologia:

- *playgrounds* realizzati nei vuoti urbani lasciati dai bombardamenti all'interno della città consolidata;
- *playgrounds* all'interno di nuovi isolati urbani realizzati nelle aree di ampliamento di Amsterdam su progetto di C. Van Eesteren;
- *playgrounds* realizzati all'interno di parchi urbani.

Da un punto di vista formale le realizzazioni più significative sono quelle all'interno degli isolati di nuova formazione perché i *playgrounds* realizzati all'interno dei vuoti urbani lasciati dai bombardamenti sono inevitabilmente condizionati da un disegno a priori, indipendente da un ragionamento sul progetto degli spazi urbani intermedi. Le realizzazioni all'interno della città consolidata, infatti, hanno valore soprattutto da un punto di vista del processo di umanizzazione che ha fatto seguito alla fine della Seconda Guerra Mondiale ed improntato sulla critica e il superamento del funzionalismo.

Nel ragionamento sui *playgrounds* Aldo Van Eyck non fornisce delle indicazioni dettagliate, ma è molto chiaro nell'impostazione delle linee guida generali in merito ai seguenti aspetti:

- sono progetti *site specific*;
- sono luoghi che appartengono ad un sistema e non eventi isolati; il sistema è quello degli spazi intermedi tra la dimensione della città e quella della casa;
- sono spazi di relazione e come tali generano dei flussi; sono la forma delle relazioni tra le cose;

- eliminano la dualità tra interno ed esterno.

Nella visione di Aldo Van Eyck della città come fenomeno transitorio occupa un posto di rilievo l'idea che la città stessa sia, da un punto di vista formale, un *open-ended pattern*<sup>7</sup>, quindi un disegno con un proprio carattere, ma non finito, sul quale si può e si deve continuare a ragionare attraverso il progetto. Il punto di partenza nella concezione dello spazio pubblico di Van Eyck è il concetto di *polycentric net*<sup>8</sup> quindi qualcosa di non gerarchico e soprattutto relativo ad un disegno incompiuto e quindi ad un progetto sempre aperto poichè intimamente legato alla crescita e all'evoluzione della città.

Questo ragionamento si colloca alla base del lavoro di C. Van Eesteren e quindi anche alla base del lavoro di Aldo Van Eyck sulla città attraverso il progetto dei *playgrounds*. L'apertura dell'isolato, che da un punto di vista spaziale rappresenta la possibile contaminazione tra l'interno e l'esterno dell'isolato, tra il fronte e il retro, tra il pubblico e il privato, rappresenta l'occasione concreta per l'articolazione del progetto urbano in uno spazio di transizione che rende l'isolato accessibile dall'esterno e quindi partecipa dello spazio urbano, inteso come valore collettivo.

#### **Esperimenti sulla città contemporanea**

##### *Oude Westen a Rotterdam*

Figlio, forse, dei *playgrounds* di Aldo Van Eyck per Amsterdam, il lavoro sul quartiere Oude Westen a Rotterdam ha inizio negli anni '80 ad opera dell'Action Group Oude Westen e si riferisce ad un tentativo di ripensare un frammento della città consolidata. Le prime idee sul rinnovamento urbano riferito a quest'area prevedevano la demolizione dell'intero quartiere e la sua ricostruzione sulla base di un pensiero nuovo sulla città. In realtà il quartiere storico di Oude Westen non è mai stato demolito ma il tentativo di un suo rinnovamento ha portato a degli interessanti esperimenti di progettazione urbana.

L'operazione che è stata fatta, esito anche di un'attività partecipata da parte dei cittadini, è di fatto ibrida perché è al contempo un'operazione di demolizione, nuova costruzione e rinnovamento urbano. All'interno della struttura ad isolato chiuso della città consolidata sono state realizzate delle rotture, delle interruzioni attraverso la demolizione di parti di isolati, e queste hanno determinato

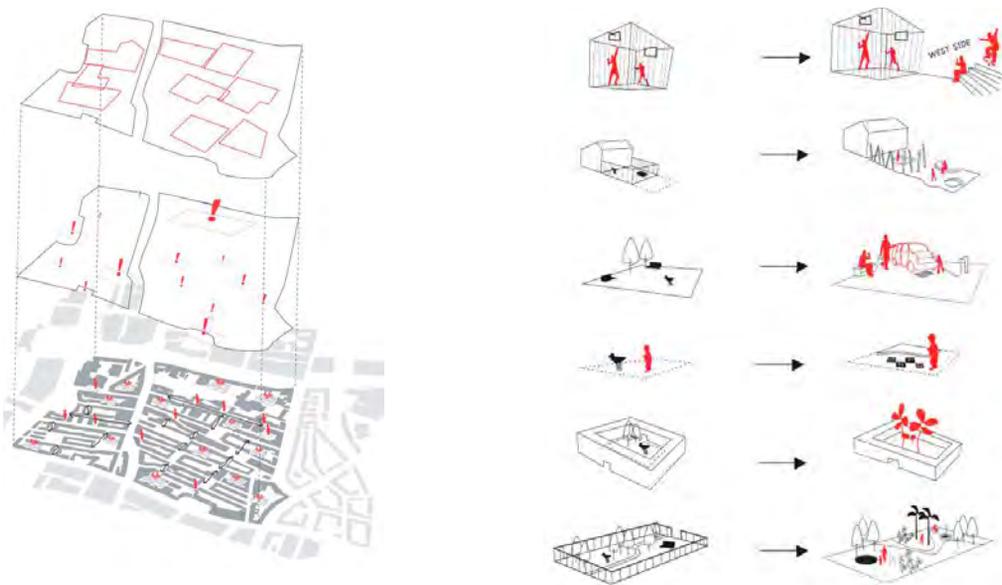


Figura 5– Schemi per area studio Oude Westen, Rotterdam - © Döll Architects



Figura 6– Foto playground ad Oude Westen, Rotterdam – fotografo Erik Jansen



Figura 8– Playground of a school in London - © Snug and Outdoor

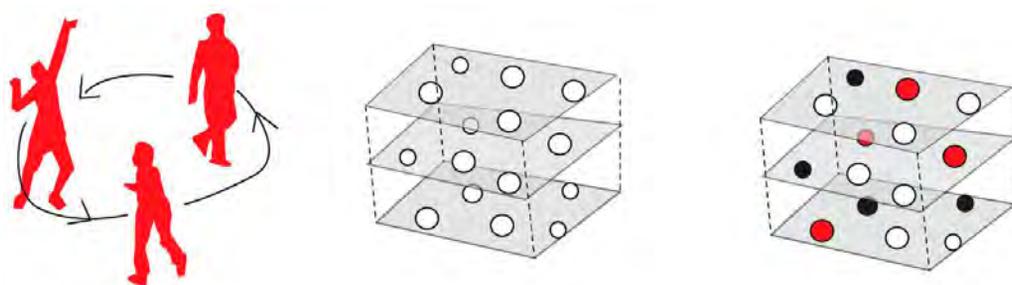


Figura 7– Schemi "The world is my playground" - © Döll Architects

di aprire le corti interne degli isolati chiusi alla dimensione pubblica della strada e di accogliere al loro interno delle funzioni collettive, quali *playgrounds* per i bambini, campi da gioco, soggiorni all'aperto ecc.

Sono stati collocati dei negozi al piano terra di alcuni isolati residenziali in modo da stimolare la vita pubblica al livello della strada, sono stati ripensati gli accessi agli alloggi in base ad un possibile legame tra la casa e la vita pubblica in strada attraverso la creazione di ballatoi e strade interne agli isolati che funzionano da sistemi distributivi per la residenza ma sono anche spazi pubblicamente

continuità spaziale dalla dimensione pubblica della strada a quella privata della casa, passando attraverso quella semi-pubblica degli spazi collettivi di pertinenza degli edifici. L'operazione fatta su Oude Westen inizia, intorno al 1973 e prosegue fino al 1993, ma realmente può considerarsi ad oggi ancora in atto. L'elemento principale di caratterizzazione del processo di rinnovo urbano per quest'area riguarda il disegno e la qualificazione degli spazi *outdoor*, ed in particolare gli spazi davanti alla porta di casa. Il tema che è stato scelto per qualificare questi spazi informali è quello del gioco, in particolare il gioco

per strada. Il valore degli spazi per il gioco di Oude Westen è non solo la loro natura semi-pubblica e la stretta relazione che hanno contemporaneamente con la strada e con la casa, ma sta nel fatto che non sono stati progettati come eventi isolati, ma costituiscono un sistema all'interno di una porzione di città. L'importanza di quest'esperienza è relativa alla necessità di tematizzare lo spazio semi-pubblico.

*"The world is my playground"*

Uno studio fatto dalla Prof. Mag. Liane Lefavre in collaborazione con Henk Döll<sup>10</sup> rivela l'importanza nel progetto degli spazi informali, pubblici e semi-pubblici di una concezione non già per punti, bensì in termini di rete (*polycentric network*). L'espressione del valore di *network* degli spazi informali necessita non solo una continuità rispetto all'esistente, e quindi un'armonia rispetto ad un contesto, ed un'unità da un punto di vista compositivo nella caratterizzazione dei luoghi, ma ha bisogno anche dell'individuazione di un tema, che dia forma a questi spazi in termini di flussi piuttosto che di singole aree. Il tema introdotto ad Oude Westen è quello del gioco, tradizionalmente associato a delle aree isolate e periferiche. In questa circostanza viene introdotto un pensiero nuovo sul tema del gioco che ne esalta il potere socializzante e che ben si adatta all'interpretazione di spazi intermedi perché legato al quotidiano e riferito alla società tutta.

La matrice urbana di partenza di Oude Westen è l'isolato chiuso; la presenza di corti interne ha consentito di individuare, attraverso la demolizione di alcune parti degli isolati, un sistema di spazi semi-pubblici che hanno definito una zona di transizione, morbida, al contempo estensione della casa e articolazione dello spazio pubblico. La continuità spaziale di questi luoghi e la continuità tematica, attraverso il gioco, ha consentito di coprire la differenza che c'è tra *play areas* e *play network*, non solo, tale continuità ha reso il sistema degli spazi semi-pubblici un'infrastruttura all'interno della città.

H. Döll individua tre diversi layer nel progetto di questi spazi:

- *interstitial layer*: indica il valore informale di questi spazi e il loro essere compresi tra il livello dello spazio pubblico e quello dello spazio privato e come tali intermedi per loro stessa natura
- *theme layer*: indica la necessità di indivi-

duare un tema forte che consenta, non solo da un punto di vista spaziale, ma anche da un punto di vista funzionale di dare identità ai luoghi

- *connecting layer*: indica l'impostazione del progetto degli spazi semi-pubblici a partire da un'idea di flusso e quindi a partire da una sequenza di spazi; in questa logica non c'è differenza tra i percorsi e le aree di attività ma entrambi gli spazi sono interpretati in termini di *continuum*.
- Henk Döll sottolinea ancora, nello studio di Oude Westen, il valore tridimensionale del progetto degli spazi intermedi, inteso come progetto dello spazio vuoto di pertinenza degli edifici per cui parte di questo volume è rappresentato dagli edifici stessi. In questa logica le facciate degli edifici ed in particolare le facciate degli edifici residenziali sono concepiti come spazi intermedi.

Nel luglio 2005 Liane Lefavre e Henk Döll presentano alla sede del NAI a Rotterdam uno studio portato avanti dal *Döll - Atelier voor Bouwkunst* che ha per titolo "*The world is my playground – design strategy for a network of play*". Lo studio è relativo alle sperimentazioni fatte sul tema dello spazio semi-pubblico qualificato in termini di spazi di gioco nelle aree di Oude Westen e Hoogvliet a Rotterdam. A fronte degli studi fatti da Liane Lefavre sulla figura e l'opera di Aldo Van Eyck ed in particolare l'attività svolta come curatrice della mostra che si è tenuta allo Stedelijk Museum di Amsterdam<sup>11</sup> nel 2002, è evidente che l'esperienza svolta in collaborazione con Henk Döll a Rotterdam si pone in termini di continuità rispetto ai playgrounds di Van Eyck e ne rappresenta, forse, il rinnovato valore all'interno della città contemporanea, evidenziando così la necessità di un ritorno al disegno del fatto urbano inteso come luogo di vita collettivo.

1. J. Castex, J. C. Depaule, P. Panerai, *Isolato urbano e città contemporanea*, CLUP, Milano, 1981 (traduzione del testo originale *Formes urbaines de l'îlot à la barre* Bordas, Parigi, 1980)
2. Bruno Taut, estratto da un discorso relativo alla realizzazione del Hufeisensiedlung, Berlin-Britz, 1929; in Komossa V., M. H. (2005). *Atlas of the Dutch Urban Block*. Bussum: THOT Publishers
3. Aldo Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio, Venezia, 1966
4. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*, a cura di Vincent Ligtelijn and Francis Strauven, SUN, Amsterdam, 2008
5. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*
6. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*
7. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*
8. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*
9. Aldo Van Eyck, *The child, the city and the artist*
10. Henk Döll, Alijd van Doorn, Liane Lefavre, *Ground-up city – Play as a design tool*, 010 Publishers, Rotterdam, 2007
11. Liane Lefavre, Ingeborg De Roode, Aldo Van Eyck – *The playgrounds and the city*, NAI Publishers, Rotterdam, 2002

## References

- Choay, F. (1965). *La città. Utopie e realtà*. Parigi: Editions du Seuil.
- Christiaanse K, v. d. (2005). *Situation/KCAP*. Basel: Birkhäuser.
- Eyck, A. V. (1962). *The child, the city and the Artist*. SUN, by Vincent Ligtelijn and Francis Strauven.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Stati Uniti: Island Press.
- Gehl, J. (2008). *New city spaces*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (1991). *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*. Rimini: Maggioli.
- Genise, F. (2011). *Strumenti operativi per la progettazione urbana in Olanda e in Italia*. Tesi di dottorato
- Komossa V., M. H. (2005). *Atlas of the Dutch Urban Block*. Bussum: THOT Publishers.
- Lefavre L., d. R. (2002). *Aldo Van Eyck - the playgrounds and the city*. Amsterdam: NAI Publishers.
- Lefavre, L. (2001). *Ground up city play as a design tool*. Delft: 010 publishers.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Harvard: Massachusetts Institute of Technology and the President and Fellows of Harvard College.
- Muratori S., B. R. (1963). *Studi per una operante storia urbana di Roma*. Roma: Centro Studi di Storia Urbanistica.
- Muratori, S. (1959). *Studi per un'operante storia urbana di Venezia*. Venezia: Marsilio.
- Panerai P., C. J. (1981). *Isolato Urbano e città contemporanea*. Milano: CLUP.
- Rossi, A. (1966). *L'architettura della città*. Padova: Marsilio.
- Rossi Prodi, F., De Luca, G., De Santis, M., Gorelli, G., Stanghellini, S. (2014). *Abitare Sociale – Modelli architettonici e urbanistici per l'housing sociale*. Firenze: Altralinea Edizioni.
- Smithson A., S. P. (1967). *Struttura urbana*. Londra: Studio Vista Ltd.
- Smithson, A. (1991). *Team 10 meetings: 1953-1984*. Delft: Publikatierburo Bouwkunde.
- Strauven, F. (1998). *Aldo Van Eyck The shape of relativity*. Amsterdam: Architettura & Natura.

# Politiche integrate per le città accessibili

## Indirizzi e orientamenti per una prima ipotesi delle Linee Guida INU

Iginio Rossi

Il Progetto Paese Città accessibili a tutti è un programma pluriennale dell'INU che è stato avviato nel 2016 con l'adesione di importanti enti<sup>1</sup> e che in varie occasioni ha affrontato il rapporto che gli interventi inerenti l'accessibilità a "360 gradi" hanno nei confronti dei diversi ambiti in cui si costruisce il disegno della città rivolgendo specifiche attenzioni alle fasi del piano, del programma, del progetto, della realizzazione e della gestione. Essendo la struttura del Progetto INU aperta, vengono ricercate ulteriori adesioni con enti anche della pubblica amministrazione e soggetti dei settori accademici, professionali e socioculturali che possono contribuire all'implementazione, alla diffusione e all'affermazione dello stesso Progetto.

L'impianto sull'accessibilità, per la verità maggiormente inerente la fruibilità urbana, si rafforza con la legge n. 18 del 3.03.2009 che, ratificando la Convenzione delle Nazioni Unite, del 2006, sui diritti delle persone con disabilità, ha avviato i processi per attuare modificazioni e adeguamenti assegnando all'accessibilità il ruolo centrale per assicurare anche le condizioni di pari opportunità derivanti da un progetto per tutti attraverso soluzioni capaci di garantire uguali prestazioni per tutte le persone e in tutte le età e condizioni della vita, anche adottando, "ove ne sia necessità in casi particolari" soluzioni ragionevoli di accomodamento. Con la dichiarazione universale l'accessibilità può essere vista anche come un valore che definisce e misura la qualità urbana complessiva con al centro però la persona.

Nel 2015 l'ONU adottando il nuovo logo dell'accessibilità<sup>2</sup>, una persona inclusa in un cerchio che riprende l'Uomo vitruviano disegnato da Leonardo da Vinci, afferma con forza la centralità dell'individuo. Si tratta di un importante aggiornamento della visione sulla quale stanno lavorando i soggetti più attivi negli ambiti delle discipline dell'urbanistica, del sociale, dell'architettura, che

fissa un traguardo inevitabile: l'accessibilità riguarda tutti gli abitanti.

Fa chiarezza la lettura di uno dei più attenti osservatori<sup>3</sup>: "l'affinità di questo simbolo con il famoso disegno rinascimentale sta proprio nel passaggio culturale netto che rappresenta il cambio di paradigma tra un modo di vedere la disabilità come un mondo separato, spesso riconducibile nell'immaginario collettivo alla sole persone su sedia a ruote, a quello di considerarla un tema che riguarda tutti nel tempo, ciascuno con le proprie abilità, diverse e mai uguali. Questa considerazione ci induce a ritenere che da un logo dell'accessibilità esclusivo si è finalmente passati a un logo inclusivo".

È noto, in particolare nelle esperienze straniere, che investire nelle politiche inclusive contribuisce a rafforzare il vantaggio competitivo delle città e che nelle nostre realtà nazionali emergono numerosi aspetti critici inerenti la progettazione e la fruizione delle città ma emergono, e forse questo è meno conosciuto, anche difficoltà che riguardano le regole e gli strumenti che il governo del territorio si è dato per raggiungere l'innovazione delle soluzioni ai servizi dell'accessibilità urbana. Per onestà intellettuale si deve dire che non mancano orientamenti chiari e importanti che possiamo considerare virtuosi nelle nostre esperienze di origini pubbliche o private e che proprio il Progetto INU ha intercettato a partire dal Paese che vorrei, evento del XXIX Congresso INU, in cui è stata presentata "Città accessibili a tutti", l'iniziativa dell'Istituto per la costruzione di uno spazio collaborativo, su indirizzi, esperienze e prospettive di miglioramento del funzionamento urbano<sup>4</sup>. Oltre alla pianificazione urbanistica, che attraverso i PEBA (Piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche) dispone di uno strumento che consente di affrontare il tema dell'accessibilità, altre discipline si stanno "muovendo" sull'argomento: architettura, design, sociologia, tecnologie digitali, comunicazione, gestione dei beni culturali, mobilità e trasporti, ecc. Tutte queste attenzioni, laddove si traducono in programmi e interventi, risentono però di una carenza nei confronti dell'integrazione e del coordinamento tra loro e con l'impianto urbanistico-territoriale più generale.

L'accessibilità dei luoghi deve essere coniugata su principi che pur non rinnegando

l'esigenza dell'accessibilità fisica, dalla quale ovviamente occorre sempre partire, abbiano come obiettivo la realizzazione di spazi e oggetti inclusivi rispetto a ogni possibile diversità. Troppo spesso l'accessibilità è ottenuta attraverso la discriminazione sociale funzionalmente accessibile, cioè percorsi e strategie connotati e connotanti rispetto alle disabilità. Cioè è rispettata la legge ma non la dignità umana.

Se la Convenzione Onu afferma con chiarezza che l'accessibilità come percorso speciale e diverso, quando non è soluzione ragionevole e accomodante di una stato non diversamente risolvibile, è comunque un'azione discriminate, i diversi approcci<sup>5</sup> progettuali ci insegnano che l'accessibilità dei luoghi, beni e servizi riguarda gli aspetti sensoriali (proporre esperienze che riguardino contestualmente vista, udito, tatto e olfatto, che per alcuni sono sensi dominanti), percettivi (capacità degli individui di elaborare i dati sensoriali e dar loro un significato), cognitivi (capacità di definire strategie in funzione degli stimoli) ed infine culturali (utilizzare mezzi trans culturali che superino le limitazioni linguistiche e soprattutto quelle, più sottili, insite nella cultura di appartenenza). Spostandosi sulla realtà italiana emerge con forza, purtroppo, che la qualità della vita nelle nostre città richiede molti miglioramenti. Non è certo difficile spiegarlo. Le criticità sono evidenti, riguardano le persone con difficoltà motorie di vario tipo ma riguardano anche le difficoltà inerenti il funzionamento delle imprese minute, delle merci, dei servizi, delle comunità di operatori e di abitanti. Le carenze coinvolgono le condizioni ambientali, sociali, culturali, economiche. E l'elenco potrebbe continuare. Inoltre sono numerosi i malfunzionamenti che riguardano le regole e gli strumenti che il governo del territorio si è dato per realizzare soluzioni non discriminanti dell'accessibilità urbana in grado di mantenere alta la vitalità della città.

Ed è proprio con la vitalità urbana che il tema dell'accessibilità assume il ruolo determinante per città e territori. Il Progetto INU afferma che la vitalità deve essere il principale obiettivo dell'accessibilità nel progetto urbano. In recenti esperienze didattiche<sup>6</sup> è stato chiesto ai gruppi di lavoro d'indicare una definizione condivisa tra loro di vitalità urbana, tre emergono per la loro complessità. Nella prima definizione, la vitalità urbana

è la dinamica di relazioni e interazioni tra individui, città e ambiti dipendente dal rapporto simbiotico finalizzato al miglioramento qualitativo di vita. Per la seconda definizione, la vitalità urbana è un organismo attivo nella sua complessità fatta di dinamicità di scambi, organizzazione e interazioni sociali, servizi efficienti intesi come arterie che danno luogo a una sinergia fra le diverse realtà. Per la terza definizione, la vitalità urbana è la forza che genera la compresenza di esperienze, incontri e informazioni, favorevole alla crescita, allo sviluppo e alla qualità del centro stesso e della sua popolazione.

La dinamicità delle relazioni e il loro rapporto simbiotico, indicati nella prima definizione, evidenziano una dimensione della vitalità che è dipendente dal movimento tra gli scambi sociali, culturali, interpersonali. Quindi una città che contribuisce al rafforzamento di questo movimento è una città che nella propria identità si concede ad accogliere le politiche dell'accessibilità.

Considerare la vitalità urbana come un organismo che agisce sinergicamente tra le realtà che la determinano, espresso con evidenza nella seconda definizione, introduce l'importanza di considerare il suo ciclo di vita (nascita, sviluppo e deperimento del funzionamento urbano nei confronti dei quali deve riposizionarsi anche l'accessibilità con un proprio ciclo di vita), ma anche la necessità di contestualizzarla rispetto al periodo storico-culturale in cui si svolge (la vitalità delle città è un fenomeno indiretto com'è anche l'accessibilità). Nell'affascinante visione della vitalità urbana quale forza che genera la compresenza delle esperienze, che la terza definizione degli studenti ha acutamente inquadrato, possiamo assumerla come la principale strategia in cui innestare le politiche e gli interventi per le città accessibili.

“Lo stato di crisi subito dalla vitalità urbana concentra la maggior parte dei suoi maleseri proprio negli spazi pubblici e quindi affrontare la loro ri-qualificazione assume anche il significato di rilanciare le relazioni che in essi si svolgono. Di conseguenza, rivestono un'importanza consistente i valori anche qualitativi e specifici dei luoghi, cioè: il senso, il significato, le condizioni, i pregi, i difetti, il fascino, in altri termini, gli elementi che sostengono il funzionamento del sistema urbano. Proprio tra questi possiamo inserirne uno che è la sintesi di molti,

cioè l'urbanità. Il concetto cui ci si riferisce trae le proprie origini dal greco *astheios*, che veniva utilizzata nell'accezione di cittadino, istruito, arguto, sensibile. Ascrivendole un significato più ampio, qui urbanità indica la coesione degli sforzi pubblici e privati per la cura della città intesa come la propria casa.”<sup>7</sup> “Il concetto di spazio pubblico più fertile è rappresentato non solo dalla superficie piana d'uso collettivo del luogo, ma anche dal volume composto dai fronti edilizi o naturali che ne delimitano la base. Si tratta di vedere i luoghi come “stanze ipetre”<sup>8</sup> della città, con una ricca e forte componente di percezioni che subiscono, senza soluzioni di continuità, le trasformazioni dipendenti da alcune variabili connesse agli stessi luoghi cui il progetto di nuova formazione o di riqualificazione urbana deve riuscire a correlarsi.”<sup>9</sup>

Per intervenire sull'accessibilità totale non bastano quindi dati obiettivi sulle caratteristiche dimensionali e motorie della popolazione, ma bisogna indagare bisogni, percezioni, desideri e sogni di tutti i potenziali utenti. Occorre attivare la partecipazione della base alle decisioni urbanistiche. Per esempio, superare da un lato il concetto del referendum su dove far passare la pista ciclabile, e dall'altro però acquisire la capacità di ascoltare i bisogni non come esercizio democratico ma come acquisizione di conoscenze e di elementi del progetto. La coerenza del territorio con le persone, che sono comunque attori di ciò che vi succede e vi succederà nei vari momenti del giorno e dell'anno, nelle varie circostanze e nelle diverse condizioni climatiche, in una dimensione di coerenza fra contenuti e contenitore si può realizzare solo ascoltando enti, associazioni e individui che il territorio lo vivono, prendendo nota dei loro bisogni, desideri e sogni. Proprio perché non è facile gestire questa complessità, inevitabilmente ogni gruppo di persone conosce bene i propri problemi ed è portato a sottovalutare quelli degli altri, sono chi governa e chi progetta che possono e devono spendere le loro competenze per portare a sintesi e dare una risposta ed equilibrio a tutte le istanze. Per progettare le soluzioni bisogna partire dalle persone e non dalle cose. Altrimenti si rischia di fare interventi senza avere una cognizione approfondita di cosa succederà nella società e di sottovalutare le sinergie che sono il motore del cambiamento.

La perlustrazione delle esperienze in atto nel “pianeta” accessibilità in Italia è apparsa l'azione ottimale per potere sviluppare il Progetto INU basandosi sulla condizione concreta del funzionamento urbano e territoriale. Nel novembre 2016 in occasione di Urbanpromo tenutosi alla Triennale di Milano è stata avviata la proposta “Buone pratiche delle città accessibili a tutti. Esperienze inclusive e prospettive in Italia”<sup>10</sup> ai soggetti della pubblica amministrazione, della ricerca, dell'associazionismo, delle professioni, delle imprese, di fornire una descrizione articolata della propria esperienza ottenendo una risposta significativa per vastità ed eterogeneità che è illustrata in circa 70 interventi distribuiti nelle diverse aree del Paese<sup>11</sup> e che hanno partecipato a uno specifico work shop<sup>12</sup> a Roma. Così è stato intrapreso il percorso che è proseguito nel Festival per le città accessibili<sup>13</sup>. Il successo di questa metodologia ha spinto il Progetto INU a riaprire la raccolta con riferimento alla dimensione regionale nell'occasione della Conferenza Toscana<sup>14</sup>. Nel loro complesso questi incontri e gli altri previsti dal programma porteranno l'Istituto a delineare, con il XXX Congresso di Trento della primavera 2019, le linee guida in tema di politiche integrate per le città accessibili considerando questo obiettivo fondamentale per una maggiore efficienza degli interventi e della qualità generale. Il contributo qui sviluppato riprende la sintesi del workshop svolto alla BISP<sup>15</sup> ma mira anche a illustrare alcuni indirizzi e orientamenti emersi negli incontri finora realizzati che si sono basati sul confronto di esperienze eterogenee, in atto in Italia, inerenti l'eliminazione o la riduzione delle barriere di accesso delle persone al funzionamento urbano, che riguardano limiti architettonici, sensoriali, percettivi e cognitivi, nonché sociali, sanitari, economici e culturali.

### Un vocabolario condiviso

L'accessibilità per tutti deve essere pensata e praticata come un sistema in grado di agire alle diverse scale spaziali, di essere sviluppato sui vari piani istituzionali e all'interno delle differenti dimensioni pianificatorie. Ciò porterebbe a massimizzare la qualità dei differenti risultati attesi e a destinare finanziamenti congrui alla realizzazione di opere indispensabili a sostenere e promuovere la vita indipendente (per ognuno/a), oltre che

al godimento di diritti sanciti (per tutti/e). In definitiva l'accessibilità per tutti risulta essere una "dimensione" complessa e strategica capace di incrementare l'attrazione della città. Un valido supporto a questo obiettivo potrebbe essere ottenuto attraverso la compilazione di un vocabolario condiviso che riesca anche a svolgere le azioni di stimolo e indirizzo per gli interventi nonché fare chiarezza su aspetti ancora poco conosciuti come le disabilità cognitive o di difficile soluzione come le disabilità sociali ed economiche.

### **Nuove economie**

L'accessibilità si porta dietro un potenziale economico a oggi misconosciuto che va fatto emergere e reso interessante sia al settore pubblico (vantaggio competitivo delle città più accessibili, tanto più in un contesto, come il nostro, caratterizzato dal progressivo invecchiamento della popolazione), sia al settore privato. Turismo accessibile da un lato (con eventuali certificazioni di qualità come avviene per le spiagge) e sviluppo di tecnologie abilitanti in chiave smart city dall'altro sono due campi d'azione importanti per l'attivazione di nuove economie che facciano leva sul tema dell'accessibilità e che potrebbero essere l'oggetto di specifici piani o programmi di rivitalizzazione e promozione alle scale urbana e territoriale.

### **Il dono come cambiamento di prospettiva**

La partecipazione, che caratterizza molti interventi, si conferma come metodo operativo per avere una conoscenza precisa di chi abita e dell'uso dei luoghi, come un'assunzione di responsabilità nel passaggio dallo "io" individuale e soggettivo al "noi" della comunità, come un atto politico dal basso, sintetizzabile dal motto "darsi parola", ma può essere intesa anche come dono, alla stessa stregua di quanto avvenuto in un caso in cui una persona regala una bicicletta adattata per disabili in sedia a rotelle. Il dono, in questi casi, non è gratuito né per chi lo fa né, soprattutto, per chi lo riceve; obbliga l'altro a interrogarsi, in quanto presuppone sempre un cambiamento di prospettiva, di abitudini, di politiche, in pratica, una corrispondenza.

### **Un progetto integrato anche per le risorse**

A fronte degli evidenti problemi di contesto è opinione condivisa che le criticità, che ca-

ratterizzano la visione più aggiornata dell'accessibilità, siano dovute più a una perdurante mancanza di sensibilità al tema e all'uso poco razionale delle risorse disponibili, che alla mancanza di norme e di risorse tout court. Anzi: è proprio a causa della mancanza d'una cultura diffusa dell'accessibilità - per cui il tema il più delle volte viene affrontato su base volontaristica in progetti speciali grazie all'iniziativa di soggetti solitamente esterni alle amministrazioni pubbliche - che il tema delle risorse diventa pressante, sia nell'avvio dei progetti, sia, ancora di più, nel dare loro un seguito, trasformando l'azione in una prassi. Tale difficoltà riguarda anche i progetti pilota portati avanti dalle amministrazioni pubbliche utilizzando stanziamenti ad hoc, che il più delle volte si esauriscono con il venire meno dei finanziamenti. Il nodo dell'assenza di risorse deve essere affrontato quindi con maggiore creatività, le soluzioni possono proporre, per esempio, il miglior uso degli oneri di urbanizzazione, ricorrere all'appalto integrato, cercare le occasioni tra i fondi messi a disposizione dalle Fondazioni e dall'Europa nonché il ricorso alla sottoscrizione partecipata di fondi per la realizzazione di specifici progetti.

### **Un abaco delle buone pratiche**

Occorre desettorializzare il tema dell'accessibilità: in questo senso anche il PEBA, Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche, va riportato all'interno della pianificazione generale. Piani e progetti dovrebbero assumere il tema dell'accessibilità come un input e un requisito prestazionale, al pari di altri requisiti già assimilati nelle prassi ordinarie (requisiti tecnici, funzionali, parametri dimensionali, ecc.). In questo senso un ruolo d'indirizzo importante potrebbe averlo l'abaco delle buone pratiche realizzabile nelle differenti scale istituzionali o geografiche.

### **La rigenerazione urbana attraverso i PEBA**

I PEBA, che sono strumenti obbligatori da redigere da parte delle amministrazioni comunali e che in caso di inadempienza prevedono il commissariamento di comuni e province (norma mai applicata), devono divenire, anche attraverso le metodologie della partecipazione dal basso e la ricerca di finanziamenti, occasioni di conoscenza, di tecnica e di tecnologie per rendere gli spazi, gli ambienti,

pubblici e privati, accessibili a tutti nonché divenire lo strumento per indirizzare e governare strategie integrate in coordinamento con gli altri dispositivi generali e attuativi della pianificazione e della programmazione. Inoltre il piano potrebbe prefigurare nuovi percorsi per una città più bella, più inclusiva, attraverso momenti analitici e attuativi diversificati, come Tavoli per l'accessibilità, Agenda 22, Urban center, che consentirebbero di integrare saperi, sensibilità e conoscenze. Ai PEBA dovrebbe essere assegnato il ruolo cardine della rigenerazione urbana che andrebbe a basarsi su indicatori specifici che misurano le trasformazioni su temi come: la mobilità, l'inclusione sociale, l'accessibilità. Le risorse destinate a interventi di rigenerazione urbana, ma anche all'adeguamento di reti e servizi, se opportunamente utilizzate, possono contribuire in modo sostanziale a ridisegnare gli spazi urbani in modo da renderli più accessibili a tutti.

### **La nuova urbanistica attraverso l'accessibilità per tutti**

Con l'ausilio dei processi di formazione dei PEBA sono raggiungibili le conoscenze utili alla individuazione di nuovi standard, vincoli prestazionali assegnati a percorsi tematici dell'impianto urbano ma anche ai sistemi di mobilità in grado di migliorare il trasporto pubblico e la mobilità dolce, che la nuova urbanistica può mettere in campo per rendere accessibili le città. L'obiettivo è il raggiungimento di un rivisitato impianto normativo, che non si basi esclusivamente sulla rispondenza agli standard, ma che possa rispondere alle esigenze che scaturiscono dai continui mutamenti della società.

### **La formazione congiunta**

La formazione alle diverse scale deve essere incrementata ed estesa, in particolare devono essere aggiornate le attività del controllo di esecuzione delle opere, e perseguita l'integrazione tra saperi tecnici e soprattutto deve essere sviluppato il tema dell'accessibilità per tutti nell'ottica della sua multidisciplinarietà che riguarda l'architettura, l'urbanistica, il sociale, la sanità, la cultura, l'economia e che, proprio in virtù di questi caratteri così diffusi, si presta essere trattato nel senso di una strategia civica nazionale nelle diverse occasioni professionali, scolastiche, amministrative nelle declinazioni politiche e tec-

niche, imprenditoriali, del volontariato, ecc. Utili sinergie possono essere attivate fra università, associazioni ed enti pubblici al fine di “praticare” forme sempre più congiunte di formazione.

### **Piani per la sicurezza di tutti**

È scarsa la progettualità nella prevenzione dai rischi naturali rivolta alle diverse forme di disabilità. Occorre pensare l'accessibilità in fase di emergenza realizzando soluzioni attente alle diverse condizioni di abilità. Al riguardo la conoscenza delle presenze di chi ha ridotti livelli di accesso risulta fondamentale per predisporre piani per la sicurezza di tutti da applicare nelle fasi di emergenza, per esempio, realizzando luoghi urbani sicuri e resi ben conosciuti dagli abitanti.

### **Programmi per l'eliminazione delle barriere burocratiche**

Gli interventi di miglioramento dell'accessibilità per tutti implicano la necessità di scaturire da una cultura progettuale sempre più aggiornata, consapevole delle condizioni del funzionamento urbano e territoriale ed estesa alla programmazione che non deve svolgersi con ritmi parcellizzati, ma non solo, è necessario anche un dinamismo amministrativo in grado di proporre disposizioni e norme semplici, di affrontare, con elasticità e rapidità, i caratteri complessi e in continua evoluzione delle città che sono frequentemente molto mutevoli. Al riguardo risulta indispensabile risolvere le barriere innalzate dalla burocrazia, si potrebbe immaginare un'azione specificatamente, per esempio un programma, dedicata all'eliminazione delle barriere burocratiche amministrative. Un altro aspetto rilevante sta nella carenza delle conoscenze, quasi sempre il progetto di accessibilità manca di un base dati adeguata per ottenere la migliore contestualizzazione e integrazione di qualsivoglia intervento, base dati carente anche in conseguenza allo scarso dialogo che purtroppo caratterizza il lavoro dei dipartimenti della pubblica amministrazione.

### **Verso la rete delle città accessibili a tutti**

Tutti i confronti hanno sempre indicato che si deve sviluppare maggiormente il “gioco di squadra”, ad oggi non molto diffuso. Le espe-

rienze raccolte hanno evidenziato una limitata attitudine a lavorare in “rete” tra i vari operatori del settore, sia a livello istituzionale che associativo. Frequenti sono state le affermazioni di operatori delle associazioni che non aderiscono alle iniziative “allargate” ad altre associazioni indicando che le motivazioni alla base del confronto non sono pertinenti con il loro lavoro che essendo specifico di una disabilità non può riguardare altre condizioni. È questa una conferma dell'importanza che assume un disegno nazionale a “360 gradi” com'è appunto il programma “Città accessibili a tutti” che ha già avviato percorsi di informazione che incentivano la circuitazione delle esperienze attraverso più moderni strumenti e favorendo la replicabilità delle stesse. Il valore aggiunto è proprio la messa in rete estesa a soggetti istituzionali, ma anche singoli cittadini, delle varie iniziative proposte e promosse da Comuni, Associazioni, Enti, a partire dallo stesso territorio fino alla veicolazione a livello nazionale.

### **Strategia nazionale per l'accessibilità del patrimonio culturale**

L'accessibilità del patrimonio culturale non può limitarsi al miglioramento delle specifiche condizioni di fruibilità interne allo stesso patrimonio, sia se luogo o edificio, ma richiede progetti di accessibilità totale che con una visione strategica, sviluppata nella dimensione nazionale al fine di consentire uno scatto competitivo più ampio ed esteso, siano in grado di connettere e integrare territori, impianti urbani, edifici, eccellenze storiche, enogastronomiche, turistiche ed economiche.

### **Innovazione tecnologica ma dentro la visione per la qualità della vita**

Ormai è evidente che l'innovazione tecnologica, sia nei dispositivi che nelle applicazioni dedicate, sta svolgendo il ruolo di strumento importante e diffuso per migliorare l'accessibilità delle persone e dei luoghi attraverso informazioni puntuali sui servizi disponibili ma accessibili, sullo stato della fruibilità dei luoghi, sul monitoraggio dell'avanzamento di progetti e interventi, sul supporto al superamento di barriere percettive o sensoriali, ecc. tutto queste innovazioni richiedono però maggiori sforzi per integrare le soluzioni in una visione capace di collegare ai fini della qualità della vita di individui,

comunità e territori le richieste quotidiane e diversificate delle persone. In altri termini le varie “piattaforme” dovrebbero consentire confronti accessibili.

### **Occorrono impegni condivisi per rendere i luoghi delle relazioni socioculturali accessibili a tutti**

Avendo riscontrato che la condizione di accessibilità di molti luoghi vissuti come centrali nelle relazioni socioculturali è spesso insoddisfacente, limitata e non agevole per tutti, un modello d'intervento potrebbe essere quello di avviare azioni manutentive sui percorsi di accesso ai luoghi e sui luoghi stessi se degradati, in particolare per chi non dispone di un'abilità motoria o ha una condizione di disabilità fisica, sensoriale o percettiva. L'adozione di PEBA “snelli” ma coerenti con le strategie più estese essendo limitati al contesto potrebbe rendere più rapida la loro attuazione. Al riguardo un impegno condiviso, quasi un proposito pilota, tra i vari promotori, ricercati sulla base di un progetto specifico in tutti gli ambiti pubblici e privati, dovrebbe essere assunto anche al fine di rendere accessibile il luogo e il suo contesto.

### **Itinerari diversi per le politiche integrate**

Tutto il lavoro fin qui svolto evidenzia, riportandolo alla concretezza della vita delle persone, che l'accessibilità a 360° è una delle costituenti fondamentali degli impianti urbani e territoriali che può e deve salire nelle prime posizioni dell'agenda per la nuova urbanistica. L'articolazione, l'eterogeneità, la specificità, solo per citare alcuni caratteri degli interventi più volte richiamati, pongono la condizione che non possono essere definiti modelli per realizzare le nuove attrezzature accessibili e, tanto meno, per migliorare le prestazioni dell'accessibilità. Lavorare sulle politiche integrate implica, quindi, la scelta di intraprendere percorsi differenziati per ambiti amministrativi, per dimensioni tematiche, per aree geografiche, per luoghi, ecc. seguendo però le impostazioni che contraddistinguono le logiche delle reti. Relazioni, connessioni, innesti, incroci, germinazioni, tutti questi sono alcuni degli elementi che devono trovare posto nella griglia di progetto delle politiche per le città accessibili. Questa impostazione non può che portare a percorsi alternativi. Prevedendo soluzioni

Iniziativa	2016				2017				2018				2019							
	07	08	09	10	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04
Contenitore web <a href="http://www.inu.it/citta-accessibili-a-tutti/">http://www.inu.it/citta-accessibili-a-tutti/</a>	X																			
Sottoscrizione programma Palazzo Montecitorio - Roma	X																			
WS - Leggi e strumenti FCA - Foligno			X																	
Call for Paper Buone pratiche Urbanpromo 2016 - Milano				X																
WS - Indirizzi per il progetto urbano Milano					X															
Buone pratiche, per un Progetto Paese BISP 2017 - Roma								X												
Remap your metro-city FCM 2017 - Napoli									X											
Città capace: accogliere, includere e sognare FCA 2017 - Foligno										X										
Progetti per le città accessibili Urbanpromo 2017 - Milano											X									
WS - L'accessibilità del patrimonio culturale Sede da definire												X								
Promozione del territorio accessibile a tutti Sede da definire													X							
WS - Nuove tecnologie FCA 2018 - Foligno														X						
Progetti integrati per le città accessibili Urbanpromo 2018 - Milano															X					
Politiche integrate per città accessibili XXX Congresso INU - Trento																				X

Figura 1 – Cronoprogramma del Progetto Paese Città accessibili dell'INU



Figura 2 – Schema del Masterplan “Le tre anime di Spello: città Accessibile, Accogliente e Attrattiva” sviluppato all’interno del Quadro Strategico di valorizzazione previsto dalla legge regionale dell’Umbria.

differenziate potranno essere raggiunti più traguardi che a loro volta arricchiranno la qualità complessiva del funzionamento urbano e territoriale. Ovviamente, si tratta di caratteri che complicano il processo ma nel contempo lo aprono a quella visione unificante e fondamentale, che ormai viene assunta da molti senza più discutere, per le città pensate oggi e realizzate domani. Pensare alle politiche per l'accessibilità non può non essere un'azione parallela al ragionamento sulle politiche per l'abitare pubblico e sociale, sulle politiche per affrontare i mutamenti climatici, sulle politiche per diffondere le in-

novazioni tecnologiche e si potrebbe proseguire l'elenco. È necessario però assumere un presupposto irrinunciabile per garantire la concretezza delle azioni. Tutti i percorsi devono indicare con chiarezza i promotori, con altrettanta decisione occorre individuare le convenienze dei soggetti-attori avendole prima verificate, mantenendo ferme le analisi riguardando però termini di fattibilità perseguibili è necessario sviluppare l'impianto delle risorse finanziarie, economiche, progettuali, gestionali, ma anche lasciare aperta la fase di messa a punto del funzionamento assegnando a questo momento del processo

la capacità di rispondere agli inevitabili cambiamenti del contesto che, inoltre, sempre più velocemente si mostreranno nel futuro delle città, e infine tutte le politiche devono tenere conto del monitoraggio dei loro effetti proponendo indicatori e misuratori dell'impatto riferito ai settori previsti dalle specifiche misure.

Il Progetto INU per le Città accessibili si propone di assumere, quali parametri per le linee guida, proprio i caratteri che stanno negli interventi realizzati con le soluzioni per risolvere le criticità ma anche con quelle per valorizzare le opportunità. Questo approfondimento dovrà inevitabilmente superare il confine nazionale andando a valutare il pianeta accessibilità delle esperienze straniere più significative attraverso modalità in grado di compararle con quanto attuato in Italia in modo da riuscire a rappresentare anche il contesto europeo.

1. Le adesioni sono riportate nel sito <http://www.inu.it/citta-accessibili-a-tutti/> e vedono la presenza di CNAPPC, Confcommercio-ANCI, Cerpa Italia Onlus, Prefettura di Isernia, Comune di Foligno, Master Progettare per tutti, Design for All Italia e altri importanti enti. Il Progetto INU ha ottenuto il sostegno di Marina Sereni, Vice presidente della Camera dei deputati.
2. Il logo di accessibilità del Graphic Design Unit del Dipartimento della Informazione Pubblica delle Nazioni Unite di New York, è stato realizzato a seguito di una richiesta della Divisione Meetings and Publishing e della Conference Management della stessa organizzazione. In base alle indicazioni fornite dall'ONU, questa immagine è stata realizzata per essere messa sui prodotti informativi, cartacei ed elettronici, per aumentare la consapevolezza sui temi connessi alla disabilità, e può essere usata per indicare un prodotto, un luogo o un oggetto che sia 'disability-friendly' (in armonia con la disabilità) ovvero accessibile.
3. D. Orlandi (2015) in <http://www.progettoinclusivo.it/progetto/2015/12/il-nuovo-logo-dellaccessibilita-e-inclusivo/>.
4. Si veda il documento pubblicato in [http://www.inu.it/wp-content/uploads/Citt\\_accessible\\_a\\_tutti\\_Opuscolo\\_2016.04.26.pdf](http://www.inu.it/wp-content/uploads/Citt_accessible_a_tutti_Opuscolo_2016.04.26.pdf).
5. Sul tema accessibilità si sono sviluppati degli approcci di studio e scuola che sostanzialmente si possono individuare in tre ambiti. La progettazione universale (Universal Design - UD) che tratta gli usi con equità, flessibilità, semplicità e intuizione, favorisce la percettibilità delle informazioni, il contenimento dell'errore e dello sforzo fisico, ottiene appropriate misure e spazi per l'avvicinamento e l'uso. Il Design for All - DfA

in cui l'accessibilità dei luoghi, beni e servizi non può essere intesa esclusivamente per gli aspetti motori e della mobilità, ma è tale solo se considera anche gli aspetti dell'accessibilità sensoriale, quella percettiva, quella cognitiva ed infine quella culturale. La progettazione centrata sull'utente (Human Centered Design - HCD), che tiene conto del punto di vista e delle esigenze dell'utente, si basa su più attività che partendo dall'interazione di analisi e osservazione, sviluppano la progettazione e verificano i risultati della realizzazione.

6. Laboratorio di Progettazione Urbanistica, Politecnico di Milano, Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle costruzioni, A.A. 2015/16/17/18 Antonello Boatti, Iginio Rossi e Federica Zambellini.
7. I. Rossi (1998) "Il commercio e l'artigianato dentro le città. Esperienze di riqualificazione urbana", EtasLibri, Milano, pag. 122.
8. La definizione è di C. Sitte (1843 - 1903) ed è contenuta in (1981) "L'arte di costruire le città. L'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici", Jaca Book, Milano.
9. I. Rossi (1998) "Il commercio e l'artigianato dentro le città. Esperienze di riqualificazione urbana", EtasLibri, Milano, pag. 125.
10. Si veda il Call for Papers pubblicato in [http://www.inu.it/wp-content/uploads/INU\\_Citt\\_accessible\\_a\\_tutti\\_CfP\\_2016.12.14.pdf](http://www.inu.it/wp-content/uploads/INU_Citt_accessible_a_tutti_CfP_2016.12.14.pdf)
11. Le esperienze sono consultabili in <http://www.urbanisticainformazioni.it/Progetto-Paese-Citta-accessibili-a-tutti.html>
12. BISP (2017) *Buone pratiche delle città accessibili, esperienze e prospettive in Italia, indirizzi per un Progetto Paese*, Roma. Curatore I. Rossi, INU. Hanno coordinato il WS: F. Alberti, INU Toscana; A. Bruni, INU Umbria; C. Centanni, INU Marche; L. Mutti, CNAPPC; P. Nobili, Cerpa Onlus Italia; I. Rossi, INU.
13. FCA (2017) *La città capace di accogliere, includere e sognare*, Foligno PG.
14. III Conferenza Regionale Toscana sui Diritti delle Persone con Disabilità (2017) *Politiche integrate - Città accessibili a tutti*, Campi Bisenzio FI. Curatore I. Rossi, INU. Hanno coordinato il WS: F. Alberti, INU Toscana; A. Bruni, INU Umbria; C. Centanni, INU Marche; A. Planeta, CRIBA Emilia-Romagna.
15. I. Rossi (2017) Sintesi del WS <http://www.biennespaziopubblico.it/wp-content/uploads/2017/07/Citta-accessibili.pdf>.

## Città in salute: architettura, contesto urbano, terapia

Roberto Vanacore, Carla Giordano

### Introduzione

Ogni città è caratterizzata da almeno un ospedale che ha contribuito, nella storia della città stessa alla memoria di quel determinato luogo. Le istituzioni ospedaliere crescono e si evolvono nel tempo ed è in questa trasformazione che il contesto assume un'importanza fondamentale per il ruolo che ogni ospedale svolge in un determinato ambito urbano e, di conseguenza, in ogni progetto di riqualificazione e rigenerazione di edifici ospedalieri. L'ospedale alla pari di una città può essere considerato come un *complesso e contraddittorio edificio, il sistema dei sistemi*. Molte strutture ospedaliere localizzate in prossimità delle aree più dense delle grandi città si trovano molto vicino alle stazioni ferroviarie e alle principali vie di transito. Queste a loro volta sono collegate, come un sistema di arterie, ad altri percorsi di minore importanza - rete di autobus, metropolitana, piste ciclabili. Si crea così una rete. L'ospedale, in quanto nodo di una connessione, rientra in questo network. La sua localizzazione non è importante solo in termini di accessibilità al luogo deputato alla cura; la struttura ospedaliera genera infatti nuovi flussi i cui effetti benefici si dovrebbero ripercuotere sui cittadini e sul circostante tessuto urbano. Gli ospedali, così come stati concepiti per molti anni, non risultano attualmente, nella maggior parte dei casi, in grado di offrire adeguate condizioni di "ospitalità", il che genera per gli ammalati una condizione di isolamento, con perdita di autonomia e di relazioni. Ma anche per i familiari degli ammalati e per il personale impegnato, con vari ruoli e responsabilità, in una struttura ospedaliera, la qualità dello spazio architettonico può risultare non soddisfacente.

L'insieme delle innovazioni mediche ha reso possibili grandi avanzamenti per quanto riguarda la diagnostica e la terapia, ma in confronto ad esse la configurazione complessiva e gli spazi interni ed esterni degli ospedali sono insufficienti rispetto alle aspettative funzionali e soprattutto comportamentali di tutti gli utenti: pazienti, innanzitutto, ma an-

che operatori e visitatori. Diversamente dal passato, inoltre, si ha la necessità oggi di prevenire determinate malattie, piuttosto che curarle. Questo fa sì che l'ospedale - ed il servizio sanitario ad esso collegato - non si configuri più come un singolo luogo delegato alle cure ed erogatore di servizi sanitari, ma come una rete di spazi che, diffondendosi sul territorio è in grado di promuovere, all'interno della società, un modello di vita sostenibile e un maggiore benessere dei cittadini.

L'aumento delle malattie neurodegenerative e croniche infatti sottolinea come la promozione alla salute si ottiene soprattutto incentivando i cittadini verso uno stile di vita sano e corretto. Per esempio, l'uso smodato dell'auto per gli spostamenti ha contribuito, negli ultimi tempi, ad aumentare il livello inquinamento, obesità e stress. Dal momento che esiste un forte legame tra lo stress e le varie forme di malattie neurodegenerative è necessario che siano prima di tutto le città nel loro complesso ad essere in salute. In tal senso va incoraggiata la presenza di spazi verdi che rappresentano aree filtro tra ospedale e città - nodi tra lo spazio della cura e lo spazio urbano - e, in generale, del sistema di spazi intermedi fra il luogo della cura e della degenza e la città. Questi spazi si configurano come luoghi in cui si può sperimentare la permeabilità del confine<sup>1</sup> tra l'ospedale e la città e si realizza l'integrazione tra il paziente e il cittadino.

Si riconosce così l'importanza dell'ospedale come struttura aperta al territorio, capace di ridisegnare il tessuto urbano e diventare parte integrante del sistema complesso della città.

### L'architettura dell'ospedale per una città in salute

Individuare, ad integrazione degli spazi degli ospedali destinati all'accoglienza, alla diagnosi, alla terapia e alla degenza, delle aree da destinare ad attività fisica - sia per la riabilitazione che per il tempo libero - implicherebbe, come effetto sul contesto urbano, una conseguente riduzione dei parcheggi che troppo spesso contribuiscono all'effetto isola di calore, oltre che ad essere visivamente intrusivi.

In quest'ottica sarebbe opportuno riconsiderare l'utilità degli spazi verdi come delle vere e proprie "stanze" all'aperto, con la presenza di vegetazione e dell'acqua come strumenti

terapeutici, soprattutto nei casi che riguardano l'assistenza e la terapia degli ammalati di malattie neurodegenerative, che possono trovare significativo giovamento dall'interazione con gli elementi naturali. La presenza di piccoli cortili, invece, può favorire il benessere dei malati offrendo loro degli ambienti esterni, di dimensioni controllabili, nei quali ristabilire costantemente il rapporto fra l'individuo-paziente e il mondo, combattendo il senso di isolamento.

Soprattutto all'interno dei centri storici delle nostre città, caratterizzati spesso da una rilevante densità del tessuto urbano, la presenza del verde negli ospedali è limitata; si tratta di una questione da affrontare attraverso ipotesi di riconfigurazione e risemantizzazione degli spazi che prevedano un più esteso uso della vegetazione proprio in ragione del ruolo benefico sul decorso terapeutico.

È molto importante fornire molto di più di una semplice vista sul verde: occorre stabilire un *continuum*, un legame fisico e percettivo, mediante trasparenze e permeabilità, tra lo spazio esterno ed interno. Particolarmente interessante è la diffusione negli ultimi anni, del giardinaggio come strumento terapeutico. Il tetto giardino infatti, non è solo un mezzo di abbellimento e miglioramento delle condizioni energetiche dell'edificio, ma può essere sfruttato per usi complementari alla terapia in alcuni casi specifici – quali quelli a cui si è accennato prima, delle malattie neurodegenerative – come la coltivazione degli ortaggi o l'utilizzo delle piante come sostegno alla terapia. La presenza di *roofscapes* è benefica non solo in termini di sostenibilità ambientale, ma anche in termini sociali, psicologici e di benessere per i pazienti, perché danno sollievo rispetto alla monotonia e al senso di reclusione interna che può affliggere gli ammalati e il personale che si occupa della loro cura.

Altro aspetto fondamentale, emerso nell'ambito della ricerca portata avanti dal nostro gruppo presso il Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno, è la possibilità di concentrare l'attenzione progettuale sulla sequenza di spazi di arrivo in ospedale, che in molti casi incide negativamente sullo stato d'animo del paziente il quale associa all'ospedale un significato negativo, traumatico, di distacco violento con l'abituale percorso esistenziale. In molti ospedali presenti nei centri storici delle re-

altà italiane e non, è evidente la cosiddetta *sindrome ghigliottina*<sup>2</sup> vale a dire l'assenza di un qualsiasi tipo di collegamento tra un dato ambiente e il mondo esterno. Un più attento studio della gradualità nel passaggio fra interno ed esterno e alla qualità architettonica e ambientale degli spazi di accoglienza, di sosta, di connessione, possono influire nel restituire all'ospedale quel carattere di "luogo ospitale" che oggi purtroppo, in molti casi, manca.

"Un ripensamento dello spazio architettonico dell'ospedale sembra possibile quando l'attenzione si concentra su quegli elementi della sua architettura che meno di altri sono legati alle esigenze più specificamente tecnologiche; si tratta di quegli elementi - soprattutto riferibili allo spazio connettivo - dove il requisito della qualità è più difficilmente esprimibile in termini di indici e parametri ben definiti, ma piuttosto tende a comprendere ed esprimere valori di benessere legati all'appropriatezza di uno spazio connesso all'abitare, al sentirsi a casa. Fra questi elementi, gli atri, i corridoi, le corti di raccordo fra blocchi ed edifici sono quelli nei quali queste caratteristiche sembrano maggiormente importanti. Sono questi gli elementi e la parti dell'architettura dell'Ospedale nel quale è maggiore la possibilità di rafforzare il senso dell'accoglienza e dell'abitare".<sup>3</sup>

L'inserimento e l'articolazione di "funzioni urbane" nell'organizzazione spaziale dell'ospedale – in accordo con gli orientamenti pubblicati nei "Principi guida tecnici, organizzativi e gestionali per la realizzazione e gestione di ospedali ad alta tecnologia e assistenza" (2009) – la conformazione ed il carattere dell'edificio (tipologia, altezza, morfologia, rappresentatività) rispetto al suo contesto e la sua localizzazione dovrebbero tener conto del ruolo che una determinata struttura ospedaliera svolge in un ambito urbano più ampio. L'inserimento di funzioni a carattere pubblico - come palestra, spa, biblioteca e ludoteca – nel rendere meno traumatico il salto psicologico che il paziente deve affrontare al momento del ricovero, richiedono una particolare attenzione in quanto attirano una moltitudine di utenti che vanno al di là dei pazienti e degli operatori sanitari.

Un altro aspetto da considerare nello sforzo di integrazione fra ospedale e contesto urbano è la possibilità di rendere più permeabile

anche il limite imposto dalle facciate di molti strutture ospedaliere esistenti. Questo si traduce, in termini progettuali, con un'attenzione maggiore verso la sequenza degli spazi di arrivo e verso la continuità tra lo spazio interno ed esterno dell'ospedale, contribuendo a fornire un'immagine positiva del luogo deputato alla cura. Tali spazi intesi come una sequenza di intervalli *seriali* – una sorta di collage di spazi pubblici, semi-pubblici, semi-privati e privati – possono assumere caratteristiche *terapeutiche* nei confronti di tutti i cittadini. Da non sottovalutare in questa sequenza è anche l'orientamento spaziale dei fruitori. In tal senso è preferibile che vi siano più opzioni nella scelta dei percorsi perché questo dà un senso di controllo ambientale da parte dell'utente e rende meno noiosa la permanenza all'interno dell'ospedale. Così facendo si ha una chiara sequenza di spazi che rende più facilmente leggibile lo spazio della cura. In quest'ottica, ad esempio, il desk informazioni all'arrivo deve essere ben progettato perché costituisce un elemento simbolico per chi giunge in ospedale. L'atrio va riconsiderato come un dispositivo per stabilire identità istituzionale e deve essere concepito come luogo che dà identità all'ospedale stesso; uno spazio dove le persone possono sostare e trascorrere del tempo piuttosto che essere semplicemente uno spazio di passaggio prima di raggiungere un altro punto di destinazione. A questo proposito l'introduzione di efficaci sistemi di *Wayfinding* può rivelarsi estremamente efficace.

È opportuno ripensare ai percorsi in modo che sia possibile l'alternanza di spazi con connotazione differente. Una biblioteca all'interno degli ospedali renderebbe la permanenza di un malato in ospedale meno sgradevole e lo aiuterebbe a sentirsi più a casa, più immerso in quell'ambiente di relazioni culturali a cui è abituato. Andrebbe, ancora, incentivata anche la presenza di luoghi semi-privati, dove per esempio un familiare può recarsi in maniera riservata per riflettere in un momento delicato rispetto alla presenza di un proprio caro nell'ospedale.

Nei centri storici la necessità di integrare l'ospedale nell'universo urbano deve fare i conti con il limite imposto dall'impianto della città storica e deve trovare la possibilità di essere attuata in un più ampio quadro urbano-territoriale attraverso la creazione di una vera e propria rete di spazi e funzioni; in

questo modo il singolo ospedale è collegato ad altri edifici e spazi in cui possono essere allocate tutte le funzioni complementari alla terapia.

## Conclusioni

La sperimentazione sulle caratteristiche tipologiche e morfologiche degli ospedali contemporanei è prerogativa oggi della scala di progettazione a livello urbano e non più, come negli anni precedenti, di organismo edilizio. Inoltre l'approccio al tema degli ospedali richiede un'interdisciplinarietà superiore, con una visione olistica delle relazioni tra corpo, psiche e ambiente costruito. In questo scenario il paziente deve essere aiutato a "sentirsi a casa", recuperando e valorizzando gli aspetti emozionali, intellettuali e sensoriali. Ciò significa riconoscere allo spazio, e quindi all'architettura della città tutta, un ruolo di strumento terapeutico e di prevenzione. In questo senso è necessario operare mettendo i cittadini tutti nelle migliori condizioni psicologiche ed emotive per prevenire e sopportare la difficile condizione della malattia e, in una visione multidimensionale del benessere del paziente, ogni disciplina è chiamata a dare un proprio contributo. La complessità di tale approccio consiste anche in un ampliamento del concetto di sostenibilità alle diverse scale. Questo genera una riflessione sul progetto di riqualificazione degli spazi ospedalieri, secondo cui è possibile individuare differenti scale d'intervento: il singolo ambiente interno, l'intero edificio, gli spazi di transizione fra l'ospedale e la città, il contesto urbano immediatamente circostante l'ospedale.

Lo scopo di questo contributo vuole essere quindi, non prevedendo il dettaglio della definizione di specifici requisiti spaziali, quello di sottolineare alcuni temi importanti per la progettazione architettonica, collocandoli nell'ambito di significati più ampi e fornendo ai progettisti stimoli di riflessione nel momento dell'individuazione della strategia da sviluppare.

1. Si utilizza il termine "confine", secondo il significato che attribuisce a questa parola Richard Sennett nel suo libro "Insieme. Rituali, piaceri, politiche della collaborazione" (2012): più che un luogo inerte, come la frontiera, il confine è un luogo dinamico, che favorisce l'incontro, la comunicazione, e soprattutto quello che Sennett definisce lo «scambio differenziante», cioè quello che promuove la coscienza di sé in chi ha la possibilità di attuarlo.
2. Cfr. Verderber, S., *Innovation in Hospitals Architecture*, Routledge, 2010.
3. Cfr. Vanacore, R., "L'ospedale come luogo ospitale", Atti del Primo Congresso Internazionale di RETEVITRUVIO, Rete Interuniversitaria Italiana di Architettura, Politecnico di Bari, Facoltà di Architettura, 2-6 maggio 2011 "Il progetto di Architettura fra didattica e ricerca", a cura di Claudio D'Amato, Polibapress/Arti Grafiche Flavia, 1ª edizione, aprile 2011, pag. 755-764

## References

- AA.VV. (2009), Progetto di ricerca finalizzata (ex art.12, Dlgs 502/99): Principi guida tecnici, organizzativi e gestionali per la realizzazione e gestione di ospedali ad alta tecnologia e assistenza, supplemento di Monitor n.6, ASSR editore, Roma
- Zublena, A. (2006), "Integrazione urbana e architettonica" in *Progettare per la sanità* 96, (pag. 20-25)
- Brizioli, E.; Trabucchi, M. (2014), *Il cittadino non autosufficiente e l'ospedale*, Maggioli editore
- Cama, R. (2009), *Evidence-Based Healthcare Design*, John Wiley & Sons
- Capolongo S., Buffoli M., (2005), "Un nuovo ospedale per Bergamo" in *Progetto Elettrico*, (pag. 16-21)
- Capolongo S. (2006), *Edilizia ospedaliera: approcci metodologici e progettuali*, Milano, Hoepli
- Capolongo S., Zublena A., (2003), "Incontro con l'architetto delle grandi opere pubbliche" in *Tecnica Ospedaliera*, (pag. 30-33)
- Carabillò M. (2007), "Ospedali all'avanguardia", in: «*Progettare per la sanità*», (pag. 16-19)
- Carabillò M., Ciotti A. (2007), "Curarsi con la natura" in *Progettare per la sanità* 100, (pag. 20-29)
- Cfr. U. Veronesi (2000), *Relazione sullo stato sanitario del Paese*
- Del Nord, R. (2006), *Lo stress ambientale nel progetto dell'ospedale pediatrico*, Motta Architettura, Milano
- Vanacore, R. (2011), "L'ospedale come luogo ospitale" in *Atti del Primo Congresso Internazionale di RETEVITRUVIO*, Rete Interuniversitaria Italiana di Architettura, Politecnico di Bari, Facoltà di Architettura, "Il progetto di Architettura fra didattica e ricerca", a cura di Claudio D'Amato, Polibapress/Arti Grafiche Flavia, 1ª edizione, (pag. 755-764)
- Verderber, S. (2010), *Innovation in Hospitals Architecture*, Routledge

# L'approccio delle capabilities applicato al contesto urbano.

## L'importanza dell'ambiente per il benessere

Verde Melania, Raffaele Postiglione

### Qualità della vita e vivibilità urbana

La città, il luogo dove vive la maggior parte degli esseri umani, ha un'influenza determinante sulla formazione della persona in quanto incide maniera fondamentale sulle occasioni e sulle possibilità a cui è possibile accedere.

Davanti a questa presa di coscienza, nasce la necessità di compiere osservazioni, studiare soluzioni e porre in essere una nuova strategia per garantire all'interno della città equità spaziale, largo accesso alle opportunità e combattere la segregazione urbana.

Le aree urbane sono da sempre centri di interesse, scambio, sviluppo, novità, incontro ma anche di scontro, ritmi di vita veloci, problemi irrisolti e questioni mai affrontate. Proprio per questo hanno richiesto e richiederanno sempre più attenzione da parte delle classi dirigenti per la loro gestione e la risoluzione di problematiche legate agli aspetti più diversificati come la convivenza, la condivisione di spazi, l'espansione urbanistica, lo sviluppo di servizi, la crescita del numero di abitanti e tutte le questioni che possono generarsi in quella che è la "area di vita" scelta dalla maggior parte degli individui.

Nelle culture occidentali la città è stata sempre considerata come lo spazio naturale dell'integrazione sociale e culturale. Luogo dove trovare certezze e sicurezza, dove è possibile ottenere il confronto e dar vita, dalla diversità, a nuove identità. Se da un lato le nostre città sono avvolte, più nell'immaginario collettivo che nel riscontro con la realtà, da questo velo di magia, dall'altro hanno sempre presentato un lato buio: accanto all'essere sede privilegiata della stragrande maggioranza di innovazioni tecniche e scientifiche, culturale e istituzionale, la città è stata anche "potente macchina di distinzione e separazione, di emarginazione ed esclusione di gruppi etnici e religiosi, di attività e professioni, di individui e di gruppi dotati di identità e statuti differenti, di

ricchi e di poveri" (Secchi, 2013). La *Segregazione Sociale* in Area Urbana è il risultato di processi di discriminazione. Questo fenomeno è causa di radicali cambiamenti nell'organizzazione della vita quotidiana, con serie ripercussioni sul benessere di coloro che vivono l'ambiente urbano.

La dimensione urbana gioca un ruolo decisivo nel determinare le condizioni di una persona o di una famiglia e i problemi irrisolti, etichettabili come congeniti, insieme alle tendenze di crescita del numero di abitanti, cui si è fatto riferimento in precedenza, comporteranno una maggiore pressione sui policy maker che devono e dovranno far fronte a problemi sempre più marcati e ad una sempre più alta richiesta di equità di opportunità ed occasioni, non solo economiche.

Nella città attuale i fenomeni della povertà e dell'esclusione sociale si presentano in molteplici forme, spesso combinate con la povertà di relazioni e con l'isolamento spaziale delle aree periferiche e, in questo senso, una attenzione più ampia va posta al complesso di queste condizioni.

Dunque l'ambiente urbano è in rapporto di causa-effetto con una catalogazione di povertà non classificabile esclusivamente sul piano economico, quanto piuttosto come un fenomeno legato alla mancanza di opportunità, di occasioni.

Centriamo quindi in pieno una concezione della povertà che definiamo multidimensionale e che va legata all'approccio delle *capabilities* dell'economista e premio Nobel indiano Amartya Sen, (1987; 1993) che utilizza una molteplicità di variabili per definire lo stato di bisogno. Il reddito è solo una delle dimensioni possibili della povertà. Questo approccio focalizza l'attenzione, pur non ignorando il reddito, principalmente sulla qualità della vita e non più solo sulla ricchezza posseduta, permettendo, oltre che una descrizione più attenta del fenomeno, anche e soprattutto una spiegazione più appropriata delle cause. Alla luce di questo, lo spazio urbano assume un ruolo preminente nell'analisi delle dinamiche che permettono agli esseri umani di condurre la vita desiderata, di prosperare e "aspirare" (Appadurai, 2004), di poter sfuggire alle malattie, di vivere sani ed essere dunque soddisfatti.

La città può essere osservata come semplice unità di analisi o come "palcoscenico" sul quale si sviluppano processi unici ed irripe-

tibili, risultanti e frutto di interazioni tra uomini e tra questi e lo spazio.

La conformazione, la mutazione e l'espansione delle città nel tempo sono il prodotto più concreto e tangibile di queste influenze reciproche. È dunque realistico affermare che la struttura della città possa determinare una condizione di vulnerabilità sociale, così come la stratificazione stessa della società e le condizioni di marginalità sociali degli individui possano determinare la conformazione di quartieri o addirittura di intere città. L'ambiente urbano risulta essere dunque non solo uno spazio in cui vivono e si relazionano gli individui, luogo fisico dove quindi si struttura una società, ma un elemento determinante, volendo riprendere i concetti e la visione seniana, per la conversione delle *capabilities* in *functionings*. Includere la dimensione spaziale nell'analisi dei processi di vulnerabilizzazione degli individui significa superare la concezione per la quale la stratificazione sociale e abitativa sia semplicemente il frutto di preferenze espresse nell'ambito del mercato delle abitazioni. Piuttosto guardare con attenzione allo spazio con l'intento di scorgere in esso componenti importanti che facilitino, o al contrario ostacolino, il raggiungimento di un'equità reale, vuol dire di fatto osservare come le differenze e la distanza sociale tra gli individui sembri caratterizzare gerarchicamente i luoghi di residenza. Inoltre è possibile osservare come questo processo assuma una dinamica circolare in cui distinguere e individuare cosa sia "causa" e cosa invece "effetto" è compito davvero arduo.

La motivazione alla base dell'interesse verso i fenomeni riguardanti la vulnerabilità della società, nel particolare la parte più debole di questa, è frutto dell'esigenza di isolare i fattori soggettivi (umani e individuali) da quelli oggettivi (spaziali) per riuscire ad individuare due sfere dell'azione pubblica distinte: una rivolta alla riqualificazione e alla desegregazione degli spazi, un'altra rivolta al rafforzamento delle *capabilities* individuali, entrambe da pensare e istruire in vista di una maggiore equità di opportunità, vero obiettivo da raggiungere.

Parlare di segregazione spaziale significa osservare la manifestazione, nello spazio urbano, delle disuguaglianze sociali. Se molte città sono state il risultato di una progettazione urbanistica ordinata, razionale e funzionale,

altre hanno avuto uno sviluppo non pianificato e impreveduto. Dalla “città ideale” di Leonardo da Vinci (che prevedeva una struttura e delle funzioni gerarchizzate in cui “Per le strade alte non de’ andare carri né altri simili cose, anzi sia solamente per li gentili omini; per le basse deono andare i carri e altre some a l’uso e comodità del popolo” (Manoscritto B, r6 r, in Leonardo da Vinci) alle “città ideali” del Rinascimento, ogni epoca ha immaginato la propria “città perfetta”, spesso in contrapposizione con la realtà vissuta. Riprogettare la città e le sue funzioni per offrire un ideale di riferimento, l’ideale di giustizia sociale cui aspirare per offrire la migliore organizzazione sociale possibile è stato l’imperativo per architetti, urbanisti e pensatori illuminati in tutte le epoche.

Le dinamiche segregative all’interno dell’ambiente urbano comportano uno svantaggio reale e consistente dal punto di vista economico in termini ad esempio di occasioni occupazionali. Inoltre, considerando l’importanza delle relazioni sociali e la loro rilevanza economica come *beni relazionali* o produttrici di questi, bisogna ritenere determinante anche per queste l’ambiente, inteso come habitat in cui la maggior parte di noi trascorre la propria vita, ovvero, come già ricordato in precedenza, la città.

La nuova configurazione dello spazio urbano si presenta sempre più frammentato in aree differenziate e specializzate. Questo genera nuovi e vistosi squilibri e da questi si delinea la tendenza all’accentuazione dei caratteri propri delle diverse realtà urbane. Tali nuove conformazioni determinano la concentrazione territoriale del disagio abitativo e sociale nelle aree degradate e la coesistenza, nell’ambito della stessa città, di realtà molto lontane tra loro il che si riflette inesorabilmente anche sugli individui che le popolano. Con riferimento agli squilibri spaziali presenti all’interno dei contesti urbani, la contrapposizione centro - periferia caratterizza da sempre la lettura della città moderna, associando spesso alle periferie un’accezione negativa: aree deboli, con problemi di carattere economico, sociale, di struttura urbana ed edilizia, di mobilità, di qualità della vita. Di contro, il centro si presenta come parte vitale della città, sede degli affari e dei servizi, luogo culturale, espressione dei valori storici e dell’identità della comunità. Il centro è quindi il luogo fisico dove lo spazio delle ca-

*pabilities* è naturalmente più ampio e questo risulta essere un fattore di disuguaglianza sostanziale.

La chiave per il rilancio delle aree periferiche risiede proprio nel superamento della contrapposizione centro - periferia: riuscendo a portare la “città” nei quartieri di edilizia popolare, le periferie possono diventare il fulcro della città di domani.

Il degrado urbanistico-architettonico si definisce a partire dalla localizzazione dell’insediamento rispetto al centro, dal sistema dei servizi pubblici, dalla struttura e qualità degli edifici, dalla diffusione di servizi commerciali, socio-assistenziali, del tempo libero, educativi, culturali. Correggere queste storture e investire nel miglioramento del contesto urbano delle periferie significa andare ad intervenire a favore dell’espansione delle occasioni di chi vive o frequenta quei luoghi e di conseguenza estendere lo spazio delle *capabilities* (Nussbaum, Sen 1993).

Sarebbe davvero significativo nonché fortemente innovativo procedere alla misurazione e valutazione della qualità dell’ambiente urbano attraverso il ricorso all’analisi delle *capabilities* delle persone che vi vivono. Vorrebbe dire mettere l’individuo, il suo percorso e i suoi progetti di vita, al centro della pianificazione e programmazione delle politiche pubbliche. Se calati in questa chiave di lettura, gli stessi interventi di valorizzazione e riqualificazione, strutturale e sociale, assumerebbero una dimensione nuova. Si tratterebbe di un’attività funzionale alla limitazione, e perché no al superamento, della condizione di segregazione urbana frutto del degrado e della mancanza di funzioni manifestata dal contesto urbano e in modo particolare dalla periferia (Baldascino, Mosca 2015).

Ormai assumono sempre un più ampio rilievo le politiche destinate alle aree urbane, con particolare attenzione alle periferie. La stessa Unione Europea con la *Strategia Europa 2020*, seppur con risultati discutibili, fissa tra i principali obiettivi il sostegno e sviluppo di politiche di coesione, affidando un ruolo di fondamentale importanza alle *Strategie Territoriali Integrate* che, tra le diverse finalità su base nazionale, mirano alla riduzione della povertà in generale e, nello specifico, della emarginazione sociale. Il perno centrale di tutte questi strumenti di intervento sono proprio le aree urbane in quanto se da

un lato queste risultano essere il vero motore economico del vecchio continente, dall’altro rappresentano il luogo in cui maggiormente si manifestano e persistono problemi quali la segregazione, la disoccupazione e la povertà. La questione urbana, dunque, da problema settoriale è oggi sempre più spesso affrontata all’interno dei complessivi processi di pianificazione strategica e di riqualificazione urbana (Belli, 2006). Uno dei primi esiti della internazionalizzazione della questione delle periferie nei processi di piano è la loro identificazione come “aree di trasformazione integrata”, cioè aree che presentano un sistema interconnesso di domande di trasformazione che richiedono la *convergenza* di interventi di riqualificazione edilizia, di valorizzazione del patrimonio culturale e paesaggistico, di rivitalizzazione economica e di miglioramento della dotazione infrastrutturale.

All’affermazione del contesto urbano come oggetto di discussione, di confronto e riflessione nei più disparati ambiti e al riconoscimento della sua indiscutibile influenza sulla “ricchezza” di un individuo, dovrà fare seguito un’intensa attività di riordino e rigenerazione urbana attraverso politiche e azioni rivolte a garantire la qualità dello spazio pubblico, assicurare accessibilità anche attraverso un’efficiente rimodulazione della mobilità urbana, creare ed incentivare opportunità di reddito (investimenti e/o lavoro) così come produrre attrattive e dare impulso alla coesione sociale. Tutto questo sfruttando appieno le possibilità che ci sono offerte dalle nuove tecnologie e con l’obiettivo dichiarato di allargare al massimo lo spazio delle *capabilities* degli individui garantendo la più ampia equità tra loro.

## References

- Belli, A. (2006), *Oltre la città. Pensare la periferia*, Cronopio-Ventre Zoom, Napoli.
- Mosca, Baldascino (2015), *Le capabilities come misura della qualità urbana e contrasto alla segregazione sociale*, XXXVI Conferenza Italiana di Scienze Regionali.
- Nussbaum M. e Sen A. (a cura di) (1993), *The Quality of Life*, Oxford, Clarendon Press.
- Secchi, B. (2013), *“La città dei ricchi e la città dei poveri”*, Editori Laterza.
- Appadurai, A. (2004), *“The Capacity to Aspire: Culture and the Terms of Recognition”*.
- Sen, A. (1987), *The Standard of Living*, Cambridge, Cambridge University Press. DOI: 10.1017/CBO9780511570742
- Sen, A. (1993), *Capabilities and Well-Being*, in Nussbaum M. e Sen A. (a cura di), *The Quality of Life*, Oxford, Clarendon Press, pp. 30-53.

## The influence of art and culture in urban Regeneration: the case of “Manifesta” Biennial Event

Assunta Martone, Marichela Sepe

### Introduction

Culture, in particular art in the city, is increasingly referred to the policies of transforming the territory. This approach refers to both the new urban economic engine, aimed at local development, tourism and attractiveness and as an aid to counteract social exclusion or improving the quality of life (art as a factor of integration, participatory art, initiatives of co-designing the transformation of neighborhood spaces, etc.).

In the cultural design of the public space, a wider relationship between artistic production, land management and productive innovation appears in a context in which local and European public actions are inter-related (i.e. European programs) and urban regeneration is directing itself towards a new involvement of citizens. Therefore the cultural and public art initiatives seem suitable to achieve regenerative objectives with spillovers not only on economy but also on community well-being and place identity enhancement (Sepe, 2013).

The public art is referred to activities and installations outside the exhibition spaces, such as museums and galleries, interacting with public spaces. Traditionally it was identified with sculpture but the function was always linked to political and social values. Since the 1960s starting to become relevant and meaningful in artistic studios, both the performances, happenings, installations located in spaces or sites and the interest in everyday life. The artwork opens to objects of everyday use, to linguistic expression, physical structure and political and social context. So many artists already work with the awareness of both economic and intellectual context, moreover the changed post-war conditions and the consumer society upset both people and the artists, who are looking to understand the new everyday life and the individual's position. During the '70s and '80s interventions in the public sphere star-

ted to develop with the participation of the audience who experience to turn itself from spectator to actor-interlocutor of the activities. In addition, the influence of economic globalization on art is reflected in the rise of Biennials, the emergence of international artists, nomadic curators and contemporary art collectors. Since the early 1990s, more and more large-scale installation works have been carried out, built on a specific site as part of Biennials, often socially involved, participatory and experiential (Coates, R., 2013). Such installations require a physical participation by the public, almost making private the public space of the exhibition, creating a sort of public urban art (Public Space Biennial, 2013).

In fact, the most important Biennial were born in contexts in which occurred deep cultural and political changes (Filipovic, 2010; 2005) such as Manifesta, European Biennial of Contemporary Art, which is related to the fall of the Wall in Berlin (1996).

In this framework, the last Manifesta 11 (2016) was held in Zurich, with the theme “What People Do for Money”, inviting thirty artists from all over the world to collaborate with citizens selected from various workforces in Zurich to reveal their specific working conditions. This represents a collective experiment, to identify the city's identity through interaction with its citizens and act as a mirror of the socio-political and cultural conditions of the host city. At the same time and from a wider point of view, it reflects the global geo-political situation in a Europe that, more than ever, is in a crisis visible in current economic and migratory debates. Zurich is one of Europe's financial and economic centers with a rich tradition in the various professional areas where guilds/corporations still play an important role in urban life.

Starting from these premises, the article is organized as follows: section 2 illustrates a brief introduction on culture and art and urban regeneration, investigates the Biennials; in sections 3 and 4 the Manifesta European Art Biennial is introduced, outlining its evolution and the latest edition held in Zurich; some comments on the positive and critical aspects of these events conclude the paper.

### Art in social, urban and economic regeneration: the Biennials

Since post-war reconstruction transforma-

tions, in Europe there are three trends in urban regeneration and renewal: (i) city structural changes due to several urban policy initiatives; (ii) decline of traditional industries, and associated loss of employment, and populations, to the suburbs; (iii) new approaches to urban renewal and regeneration based on public-private partnership and community mobilization, culture economy, place marketing and creative class (Urban Change and Regeneration in Switzerland <http://www.wsl.ch/>).

The use of culture as a tool to boost local economic development and urban regeneration has been employed in the literature in the past 20-30 years (Sepe, 2009, 2014). It is based on the premise of creating distinctive cities that are attractive to the skilled workers who are needed to feed the knowledge economy. The large scale re-branding of cities, has been considered as a way in which declining industrial cities can recover their economy, setting up the 'creative industries', which have a great impact on the economy in terms of jobs and wealth created. The culture-led regeneration, through the use of 'culture' in a city, is able to create cities that resound cosmopolitanism and vibrancy thus attracting highly skilled workers who love this young urban lifestyle, so contributing to the development of a city's knowledge economy (Northall, 2008).

Economic globalization has also influenced art, and the effects are evident not only in the increase of Biennials, but also in the emergence of international artists, of "nomadic" curators and contemporary art collectors. Since the early 1990s, large-scale installation work proliferated, built for a specific site beyond the white cube of the art gallery; as part of Biennials; both within institutional programs and exhibitions, as well as stand-alone projects for sites, frequently in unexpected places. They are often ambitious, large-scale, cinematic, spectacular and socially involved (Coates, R., 2013), the aspect of the participatory involvement of immersive installations remains an important element. Whereas these exhibitions need physical involvement by the community, in some sense make private the public space of the installation (Public Space Biennial, 2013).

The spread of the model of Biennial exhibition since the late 1980s is considered one of the most important evolutions of contempo-

rary art, becoming an important sign of the globalization of this art: influencing exhibit formats, the world economy of art, the roles of the artist and curator (Coates, R., 2013).

Such large-scale international exhibitions differ from classic museums, for their temporality and spectacularity, for their dispersion on different public spaces and institutional sites. In these events artists "are often the protagonists of the transformations between the local and the world" (Papastergiadis N., 2005), by providing potential connections between local artistic communities and a world of contemporary world art. In addition, many of the most important Biennale were born in circumstances with important political and cultural changes (Filipovic, 2010, 2005). For example, Documenta was born with the postwar German reconstruction (1955) while Manifesta, the European Biennial of Contemporary Art, appears related to the fall of the Berlin Wall (1996).

Starting from these premises, many people have used their particular historical, cultural and geographical situation to recognise an institutional focus, trying to describe a region, city or a nation within the international context of contemporary art (Coates, R., 2013; Filipovic, 2010; 2005). All this explains why, since the 1980s, literature is concerned with the relationship between the presence of artists and urban development (Debroux, 2017).

### **Manifesta, the European Biennial of Contemporary Art**

Manifesta is the first itinerant European Biennial of Contemporary Art, started in a globalizing, post-wall Europe. Conceived in the early 1990s to react to the new political, social and cultural situation that occurred after the Cold War, is aimed at investigate the geographical and psychological European area and offer an active platform for cultural exchange throughout the territory. It occur every two years in a different European city, organizing exhibitions aimed at providing a new framework for collaboration and cultural exchange between artists and curators from all over the continent. Along with the Venice Biennale and Documenta in Kassel, Manifesta is one of the principal art events in Europe.

Indeed, Manifesta is an exhibition project dedicated to art in Europe; it is not a show

of works or archives but rather a laboratory, where people really "manifest" artistic experimentations to propose analyses and tools to intervene on the transformed European geopolitical condition, realizing other links between countries that are no longer divided from the "iron curtain" (Zuliani, 2015). Manifesta carries out traveling exhibitions with the aim of creating a new scheme for cultural exchange and collaboration between artists and curators in Europe (Vanderlinden, Filipovic, 2006).

Since 1996, Manifesta has taken place in Rotterdam, Luxembourg, Ljubljana, Frankfurt, Donostia/San Sebastián, Trentino-South Tyrol, Murcia, Genk, St. Petersburg and the eleventh edition hosted by the city of Zurich. During these twenty years, more than 2.5 millions people have visited Manifesta's events and participated in its activities; artists, curators and young professionals from different countries have discovered. Every two years Manifesta takes place in a new Host City and continues to innovate and reimagine contemporary art practices. The Biennial analyses the genius loci and act as a think tank to re-identify our life, job and future in the European situation, with economic, environmental and social challenges (climate change, economic recession, migration). This European Biennial of Contemporary Art make also analysis and hypotheses on how these effect our changing society, environment and thinking. The context varies every two years so allowing perform a different and continuous study of the condition of European culture and is an initiative co-organized by Manifesta Amsterdam, a not-for-profit and independent organization.

European cities may ask to host Manifesta, but sometimes is the organization that search for cities. The Director of the International Foundation Manifesta chooses the city, who is in line with Manifesta's strategic vision on the right urban approach to deal with climate change and migration, and is the reason why Manifesta is selecting cities around the Mediterranean. As a itinerant biennial, Manifesta produces and embraces new audiences, encouraging contemporary art's capability to broaden and deepen conversations between local communities, political grassroots organisations and NGOs. It serves as a platform and resource for critical discourse around the socio-political and cul-

tural conditions of its host city and Europe at large. These 20 years, from 1996 to 2016, takes Manifesta as a good experience to look critically at the scenario from which new exhibition models have emerged, and in particular, Manifesta 11 Zurich is able to offer an innovative point of view.

### The evolutionary history of the event

The first edition of Manifesta (1996) was held across 16 museums and 36 public spaces around MuseumPark in the centre of Rotterdam. Manifesta 2 (1998) took place in five museums, art venues, and public spaces in Luxembourg, alongside the work by 47 artists, an art mediation program gave 30 young people from all over Europe the opportunity to contribute to the event.

Manifesta 3 (2000) presented artists, artist collectives, urban planners and architects over three main venues in Ljubljana. Manifesta 4 (2002), was held in Frankfurt/Main, it was experienced also through radio and television broadcasting and had a strong online presence. Also in 2002, Manifesta initiated the “Coffee Break” series, a recurring public meeting to aid in discussing Manifesta within a larger critical context. The Manifesta Journal, an internationally circulated publication focusing on the theory and practices of contemporary curating, started in 2003.

Manifesta 5 (2004) was held in Donostia/San Sebastián and represented a shift within Manifesta away from an “East-West”-oriented discourse toward an equally strong “North-South” balance.

Manifesta 6 (2006) intended to take the form of an art school in Nicosia, Cyprus. Its cancellation deepened Manifesta’s awareness of the sensitivities of engaging with local political contexts and contested regions. Manifesta 7 (2008) was held in Trento and focused on the entire region. Manifesta 8 (2010) took place in the host cities of Murcia and Cartagena in southeast Spain and the location inspired a dialogue with northern Africa. Manifesta 9 (2012) was held at the former Waterschei mine in Genk, Belgium and presented a remarkable collection of historical artworks alongside select contemporary positions. In Manifesta 10 (2014), one-third of the exhibition was contained within the Winter Palace and two-thirds within the General Staff Building of the Hermitage Museum in St. Peter-

sborg. The Manifesta 11 was in Zurich (2016) and the next will be in Palermo (2018) and Marsiglia (2020).

Manifesta is more than the sum total of single exhibitions: it is a biennial with research as its core value. Through all its projects, Manifesta defines the actual status of the constantly changing European cultural landscape by contextualising the geo-political issues that determine its dynamics. As an itinerant biennial, change its locations every two years responding to site specific and current artistic requirements, as well as a variety of social, political and geographical concerns. Manifesta deserves attention since it is strongly interested in a deep analysis of the condition and features of a regional and cultural European framework.

### Manifesta 11 Zurich

The city of Zurich, which in recent years is experiencing a transformation directed towards a post-industrial economy with a diversification of the current service sector, particularly financial, has been pursuing a dual strategy since the financial crisis of the 1990s and 2000s. It decreased the excessive dependence on private banks’ dominance and, at the same time, has strengthened its competitiveness by attracting talents. In such a situation, creative industries seem to be the appropriate medium for both strategies (Dorri, Rosolo, Thissen, 2016) and the contemporary new urban policies of neoliberal design set up a context of urban redesign in which Manifesta 11 happily insert itself.

The last Manifesta 11 was held in Zurich, from 11 June until 18 September 2016, and its question addressed is “What People Do for Money”. The theme is in line with the reputation of the financial city well known for its economic performance. Actually, on the name of the city there is a word pun: “Zürich - zu reich”, “Zurich - too rich” with an assonance that fits well with the theme of the Biennial connected to money.

This issue concerns in some way all people. Why do some people earn more than others do, even if they have the same job? Why do we measure social status by job and position? How do we find work in a Country that is foreign to us? Moreover, how does work a fully digitized world where robots have totally replaced humans? So job, as a concept, has become outdated or not?

All of these questions are associated with some of the most urgent socio-political issues of our time, but rarely provide quick and easy answers, as not even Manifesta does.

Zurich is one of the European financial and economic centers with a great tradition in the various professional areas where guilds still play an important role in urban life, so the city offers to Manifesta an interesting environment to analyse and observe. Therefore, Manifesta invited thirty artists from all over the world to collaborate with selected citizens among different workforces of Zurich to reveal the specific working conditions. These joint ventures focused attention on the relation between artistic work and labour. In our post-industrial era, it is an idea that resounds intensely in our life, in Zurich and all over the world. It is something like a shared experimentation, searching the identity of the city through communications with its inhabitants. “What do we do with our lives? How do we work together?” Manifesta 11 tried to inspire new issues for its visitors and to show innovative and interesting dialogues in contemporary art.

Manifesta 11 intended to interest a sustainable, wide audience of both professionals and non-professionals, the local inhabitants of Zurich and those who are excited to learn more about the territory. The art mediation and the support programme stimulated a continuous dialogue with both younger and older people. The Manifesta 11 Parallel Events, organized in each Manifesta edition, requested a variety local and regional artistic and multi-disciplinary programmes and institutions to contribute in a shared collateral framework agenda.

Indeed, each new handwork made at Manifesta 11 results from a meeting - collaboration between a citizen of Zurich, who never collaborated in contemporary art before, and an international artist. The invited artists received a list of more than 1,000 professions practiced in the city, among which they selected one. After that, the Manifesta’s staff identified a person practicing that profession, who accompanied the artist, picked him from the airport and showed the city and place of his work. Each cooperation was exhibited in three places: a place of art; a “satellite” site, a location related to the job of the host professional; and in the Pavilion of Reflections, a structure created for Manifesta 11, where



several movies were played showing the story of each project. The Pavillon of Reflections, a floating platform built on the lake, act as a fulcrum of the event; containing a large LED screen (video broadcast), a grandstand for spectators and a seaside bar. The place, during the day used as an urban island, while in the night it turned into an open-air cinema, where the films showed the story of realization of the works. These documen-

taries were realized in collaboration with students and graduates of a Department of Zurich University of the Arts, and with high school students that acted as moderators and accompanied Manifesta 11, as art detectives. This was the first time that the Manifesta Committee have chosen an artist, Christian Jankowski, as a curator. He, a representative of videoart and conceptual art, decided to involve various points in the city for an active

participation of everyone. Among the exhibition sites are the art area of Löwenbräu, the Migros Museum of Contemporary Art, the Kunsthalle Zürich and the Helmhaus Zürich Hotel. Furthermore, throughout the period of Manifesta 11, Cabaret Voltaire, the birthplace of the Dada movement, used as a stage for performances, acted as a house for artists' guilds.

The "Joint Ventures" derived from these collaborations act as playful and ironical mirrors of the way in which people in Zurich work in their professional habitat. Some of them producing goods and items for the local market gave inspiration to artists such as John Arnold's Imbissies that offered delicious dishes in collaboration with a starred chef Michelin, Jorinde Voigt and Jon Kessler who worked, respectively, with a boat builder and watchmaker.

Other artists have chosen to cooperate with different professional categories such as Carles Congost with firefighters or Michel Houellebecq with physicians that fight diseases. Santiago Sierra dealt with the people that protect against violence and attacks, while Mike Bouchet was concerned with water treatment plants that drain off our physical waste, Jennifer Tee considered the funeral houses that dispose of our bodies after death. Everyone works to conform to their pre-established role with a common goal to keep the city clean, safe, secure and healthy, so it can continue living and reaching its public image.

At a broader level these joint efforts, reflected in the new art works, build an image of a modern metropolis with all its contradictions, a complex professional system that constitutes the conceptual framework of urban life.

Manifesta is a private, non-commercial organisation, independent from political parties or commercial initiatives, whose permanent basis is in Amsterdam. Manifesta 11 was a cooperation between the City of Zurich and the Manifesta Foundation in Amsterdam. As with every edition of Manifesta, Manifesta 11 had its international permanent group of experts, which operate with a local team of art professionals.

Zurich still demonstrate its great potentiality as a city of a great historical artistic structure and a rich culture, and Manifesta 11 added a modern, international and visionary aspect to the celebrations of the centenary of

Dada Movement, born on February 5, 1916, in the center of Zurich, via Spiegelgasse 1, the headquarters of Cabaret Voltaire.

## Conclusions

Transforming a city, reinventing it or taking care of it, is a creative process facilitated by means of an engagement with or through the art. Art is useful in focusing sensations, to express emotions and helping to reflect. In this way, it expands the horizons, transmitting meanings, communicates iconically, contributing to preserve memory, to support identity and transmitting it, to engage and link individuals into a community. Humans is guided not only by scientific knowledge and by logical thinking, but also by emotions and senses, that is why several cultures created the arts.

Art can contribute to create an open culture, more resilient and adaptable for changes; it is able to address dialogue between different cultures, to discover talents, gain confidence, motivate, change mindset, and engage community. In addition, the presence of art contributes to create attractions for visitors, destinations, to promote the image and identity of the city (Landry, C., 2013).

The evolution over time of these relationships does not seem to depend only on the private-public financing modes, rather than the purpose for which they are realized, that is, linked to social issues (animation of depressed areas), the reuse of brownfield, etc. Global processes of capital flows and cultural exchanges push for the demand for creative cities (Papastergiadis, Martin, 2011) but it is not always easy to intervene in a way involving all stakeholders and involvement should be actual and not just of facade. This context, could explain why the connection between culture and art and economy is developing exponentially.

The growing complexity of today's city problems requires innovative solutions. Especially urban transformations (i.e. physical, economic and social) that are associated with the decline of the inhabitants and the dismissal of industrial areas replaced by the production of services, cultural area, etc. On the other hand, it has to consider the evolution of the forms of art applied to public spaces. In the '70s, people considered these spaces only as a background of the project, while now there is a shared transformation

of the spaces, that identify the desires and problems of the local communities, create relationships and engagement among the actors.

As the paper has illustrated, it is possible to approach the policies, aimed at transforming urban space in relationship to art, from different points of view as engines of economic development, to contrast social exclusion or improving the quality of life of residents. In particular, the purpose of attracting new residents is able to produce conflicts within inhabitants. Therefore, it is crucial to develop innovative ways of negotiation and dialogue with residents, in order to facilitate greater accessibility to culture, involving them in the definition and design of public spaces of quality, but above all, take into adequate account the interests of the communities. The linkage can be activated by starting from the consideration of culture as a resource, in its new meaning justified by its socio-economic utility (Yudice, 2003).

The Biennals of Arts seem to fulfill, in the cities in which they perform, the role of a kind of platform for a global dialogue (Papastergiadis, Martin, 2011).

In this context, the Manifesta 11 Zurich assumes a particular interest, which, using international artists, links the various professions existing in the territory, in a process that lasts about two years. At the end of this exhibition period, that involves also the public in an open dialogue, the works remain in the urban heritage throughout an innovative participatory process associated with the regeneration of urban public spaces.

Any sustainable urban regeneration intervention should raise questions about how the local community perceives it and if it takes in proper account the interests of residents.

This paper rather than provide definitive conclusions about the role that both art and artists can play in the current urban regeneration processes, intends to give an overview, hopefully broader, on the dynamics of regeneration in progress, particularly associated with the case of the Manifesta Biennial.

Since the influence of these initiatives on the shape of cities, and the meaning of public space, are not static issue but collectively constructed, the relationship between art in urban spaces and citizens not only reveal its complexity, but also its dynamic character.

The meaning of the experiments which were made so far is praiseworthy and interesting, even if there are not enough quantitative data for meaningful comparisons.

Manifesta in Zurich shows us a coherent and long-term project, preceded by the regeneration of the Cafe Voltaire area (current Dada museum site), in addition the approach mentioned and set towards creative cities seem to find a peak in the implementation of Manifesta 11. The next Manifesta, which will be held in Palermo, has the object of urban regeneration of spaces. The process of construction of the event has already started to map the place and interest the inhabitants on the theme. The connections between places, people, arts and creativity announce a strong continuity with the previous events confirming the importance of the role of culture in urban, social and economic regeneration.

## References

- Céline Widmer and Daniel Kübler (Editors), 2014, Regenerating urban neighbourhoods in Europe, Eight case Studies in six European Countries, Aarau Centre for Democracy Studies, Working Paper Nr. 3 May 2014 (Rotterdam - Zurich). [http://www.zdaarau.ch/dokumente/en/ZDA\\_Working-Papers/No3\\_RUN\\_case-studies\\_2014.pdf](http://www.zdaarau.ch/dokumente/en/ZDA_Working-Papers/No3_RUN_case-studies_2014.pdf)
- Coates, R. (2013). The rise of the private art foundation: John Kaldor Art Projects 1969-2012. PhD thesis, School of Culture and Communication, The University of Melbourne.
- Dany Louise, 2015, Destination biennale: an examination of the interface between Biennals of art and public policy within a neoliberal context THESIS University of Brighton Master of Philosophy
- Debroux, T., (2017), Artists as Pioneers or Tools for Urban Redevelopment? Inside the 'Village of Artists' of Saint-Gilles, Brussels, in M. Murzyn-Kupisz and J. Działek (eds.), "The Impact of Artists on Contemporary Urban Development in Europe", GeoJournal Library 123, Springer Publishing pp.47-66 DOI 10.1007/978-3-319-53217-2\_2
- Dorry, S, Rosol, M., Thissen, F (2016). The significance of creative industry policy narratives for Zurich's transformation toward a post-industrial city. *Cities*, 58, 137-142.
- Ennis N., Douglass G., 2011, Culture and regeneration – What evidence is there of a link and how can it be measured?, Working Paper 48, Greater London Authority, City Hall.
- <https://www.scribd.com/document/240073760/UrbanPamphleteer-2-1>
- Filipovic E. (2010). The global white cube. In Filipovic E., van Hal M., & Øvstebø S. (Eds.), *The biennial reader* (pp. 322–345). Bergen: Bergen Kunsthall.
- Inguaggiato V., A cura di, *Arte nei processi di riqualificazione urbana Da "Fare città, chiamarla arte. Politiche ed esperienze di integrazione tra arte e territorio"*, dissertazione finale del Dottorato di Ricerca in Pianificazione Urbana, Territoriale e Ambientale - XXI Ciclo, Politecnico di Milano
- Kocan T., (2013), Participative processes as tools for designing public spaces Master of advanced studies in sustainable urban planning Université de Lausanne - Mémoire [http://www.vlp-aspan.ch/sites/default/files/mas\\_memoire\\_tamara\\_kocan.pdf](http://www.vlp-aspan.ch/sites/default/files/mas_memoire_tamara_kocan.pdf)
- Landry C., (2013), *Creativity, Culture & the City: A question of interconnection*, ECCE Report
- <http://charleslandry.com/resources-downloads/documents-for-download/>
- Marieke van Hal, 2010, Rethinking the Biennial THESIS Royal College of Art, London, UK
- Nobori Kukiko, 2010, Art Biennial of "Europe" and "Asia": Comparison between Manifesta European Art Biennial and Fukuoka Asian Art Triennial THESIS Jagiellonian University, Poland (Home) University of Groningen, the Netherlands (Host)
- Northall, P (2008) *Culture Led Regeneration & Local Art Communities*. Manchester: Centre for Local Economic Strategies.
- Vanderlinden B., Filipovic E. (eds), 2006, *The Manifesta decade: debates on contemporary art exhibitions and biennals in post-wall Europe*, MIT Press
- Papastergiadis, N., (2005), *Hybridity and Ambivalence. Places and Flows in Contemporary Art and Culture*, Theory, Culture & Society, SAGE, London, Thousand Oaks and New Delhi, Vol. 22(4): 39–64 DOI: 10.1177/0263276405054990
- Papastergiadis, N., Martin, M., (2011), *Art biennales and cities as platforms for global dialogue*, in Giorgi, L. Sassatelli, M. and Delanty, G. (Eds) *Festivals and the Cultural Public Sphere*. London: Routledge, pp. 45–62.
- Pechlaner, Harald; Bø, Giulia Dal; Pichler, Sabine, 2013, Differences in Perceived Destination Image and Event Satisfaction Among Cultural Visitors: The Case of the European Biennial of Contemporary Art "Manifesta 7" Event Management, Volume 17, Number 2, pp. 123-133(11)
- Rérat P., Söderström O., Piguët E., Besson R., (2009), From urban wastelands to new-build gentrification: The case of Swiss cities, *Population, Space and Place*, 16, 429-442, Wiley InterScience (www.interscience.wiley.com) DOI: 10.1002/psp.595
- Schenkel W., (2006), Governance and urban regeneration. Trade off between competitiveness and social cohesion in Zurich, Conference proceedings, International Forum Urbanistica, Lausanne, September 2006 <http://www.unil.ch/>
- Vanderlinden, B., Filipovic, E., (eds.), (2006), *The Manifesta Decade: Debates on Contemporary Art Exhibitions and Biennals in Post-Wall Europe*, Cambridge - Ma. The MIT Press
- Sepe, M. (2009), "Creative Urban Regeneration between Innovation, Identity and Sustainability", *International Journal of Sustainable development*, 12 (2-3-4).
- Sepe M., (2013) *Planning and Place in the City: Mapping Place identity*, Routledge, London-New York
- Sepe M. (2014) *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, *Planning Perspectives Journal*, 28, 4
- van Winkel, C., (2005), "The rhetorics of Manifesta", in *The Manifesta Decade. Debates on Contemporary Art Exhibitions and Biennals in Vanderlinden, B., Filipovic, E., (eds), Post-Wall Europe*, MIT Press, Cambridge, Ma., pp. 219-230.
- Yúdice G., (2003), *The Expediency of Culture: Uses of Culture in the Global Era*, Duke University Press, Durham, NC DOI: 10.1215/9780822385370
- Widmer C., Kübler D., (2014), Zurich case study report, in Widmer, Céline and Kübler, Daniel, (eds.) *Regenerating urban neighbourhoods in Europe: eight case Studies in six European countries*. Aarau: Working Paper Series of the Aarau Centre for Democracy Studies at the University of Zurich.
- Centre for Democracy Studies Aarau, Aarau, Switzerland, 27-44. ISBN 9783952422823
- Zuliani, Stefania UNISA, 2015, *Manifesta - The European Biennial of Contemporary Art*. *Ricerche di S/Confine* Vol. vol. VI, n.1. Pag.228-241

## Sitography

- [http://www.wsl.ch/fe/wisoz/projekte/urbanregen/index\\_EN](http://www.wsl.ch/fe/wisoz/projekte/urbanregen/index_EN)
- <http://m11.manifesta.org/en/m11/why-zurich>

# Urban Fabrics for Urban Happiness

Alcestis P. Rodi

## Introduction

In his *Nicomachean Ethics* (350 B.C.), Aristotle introduces the concept of *eudaimonia* ('happiness', 'flourishing') and sets its pursuit as a political goal. To achieve this 'blessed' state, Aristotle argues that politics and communities should provide the basic equipment for a well-lived life and bring about the well-being of the city rather than sustain the happiness of just one person.

Since then, the pursuit of happiness can be detected in city designs and visions for both ideal cities as well as real ones through the enhancement of the quality of life, beauty, hygiene, social equality, human capital, economic growth, etc. From Hippodamus's gridded plans for the ideal city-state as we learn of it in Aristotle's *Politics*, Vitruvius's guidelines for a healthy city location, Filarete's *Sforzinda* incorporating innovative political and social concepts, Howard's reforming Garden City, Le Corbusier's surgical Plan Voisin for Paris, Wright's Broadacre City with its aim of growing a healthy aesthetic, the Metabolists' futuristic cities, new urbanism's community-forming cities to the recent proliferation of adjectives-for-the-city, such as Happy, Healthy, Walkable, Creative, Sustainable, Resilient, the shaping of urban forms still seems to aim at an Aristotelian *Eudaimonia*.

Nowadays, countries world-wide measure happiness as a national standard and cities set residents' happiness as a top priority. In this context, governments adopt policies that aim to increase the level of happiness, policy-makers and planners put it on their agendas and researchers seek to identify the factors that create happy, healthy cities (Stiglitz et al, 2009; Cloutier et al, 2014; Leyden et al, 2011).

Although research findings associate urban form and other aspects of city design and planning with the residents' well-being, morphological features of urban fabric remain inadequately explored in terms of urban happiness. With the aim of (re)generating urban form by pursuing 'Happiness', our research conducts a typo-morphological analysis of urban fabrics on the neighbour-

hood scale. Acknowledging that individually considered physical features may not capture people's overall perception and space quality, we evaluate the performance of low and low-medium density neighbourhoods in the Athens region on 'happiness'-related criteria. Then we list the physical conditions which account for their good or bad rating. Thus, urban design and policy guidelines are deduced as to the appropriateness and preference of specific urban forms and neighbourhood typologies which foster happiness.

## Happy environments: Low or high densities?

The outnumbering of urban over rural world population was accompanied by the paradox of a decrease in urban density and land occupied by cities increasing at a faster rate than urban population. In developing countries alone, the World Bank (2017) projects that by 2030, urban population will double, while the area covered by cities will triple.

Research has already highlighted density as a potential indicator of residents' well-being (Florida et al, 2013) and points out that, not without exceptions, less dense areas such as suburban, periurban, and rural report higher levels of happiness than central ones. Particularly in Europe, according to the 2015 survey by European Commission on the perception of 'Quality of Life in European Cities', respondents' satisfaction usually ranks higher in the surroundings of cities than in the cities themselves. This can be explained by the negative impacts of high densities on the quality of life and on physical and mental health because of stress and dissatisfaction (Easthope and Jude, 2010), crowding (Wells et al., 2010), air pollution, heat island effect, and noise (Grant, 2009). On the other hand, low-density urban living environments, mostly generated by urban sprawl, have negative impacts on sustainability and health-related issues associated with happiness, such as more commuting time and low connectivity and accessibility (Leyden, 2011), less walkability and more obesity (Ewing et al., 2003).

In this research, we argue that it is important that planning for happy and healthy urban environments should go beyond density issues and address differential impacts in all urban forms. By analogy with Amartya Sen's (2002) re-definition of sustainable development as "enhancing human freedoms on

a sustainable basis", we propose expanding the search for happy and healthy neighbourhoods to low and low-medium density developments in the metropolitan peripheries, which continue to attract part of the urban population. Applying Sen's dictum to happiness-promoting urban development, the 'densification' of a low-density urban area or the 'thinning' of a high-density one would restrict human choices, while its sustainable transformation would enhance freedoms.

## Decoding the urban fabric of sprawling Athens through a typo-morphological approach

Neighbourhoods and, generally, urban space can be studied and understood through the observation and decoding of its fabric. The urban fabric is the physical structure which, at any given time, contains three-dimensional qualitative and quantitative data on the evolution of cities and therefore future potentials.

Our research aims at establishing new urban forms through either regeneration or new development so as to meet urban happiness criteria. It is conducted on the scales of neighbourhoods (street patterns, street intersections, street dimensions, squares, parks, etc.) and city blocks (block geometry, urban façade, arcades, entrances, trees, building systems, FAR, lot coverage, etc.). To achieve this, the urban fabric needs to be both (re-)engineered by governance and (re)generated by designers. Governance creates the opportunity for the happy city, but urban design and planning translate those decisions into actions which will transform the urban space.

We examine eight case-study typologies of urban form in residential suburbs and urbanised traditional settlements in continuously sprawling Athens. Athens' sprawl, starting in the 1980s, occupied former agricultural land, densified existing settlements, populated areas in-between, and constructed new developments on forest land. Projections indicate a further tendency towards disurbanisation in the coming decades. We deliberately decontextualise these neighbourhoods from their historical contingencies and from their social, economic, and spatial mode of production.

We decipher the properties of the selected case studies through a process of classifi-

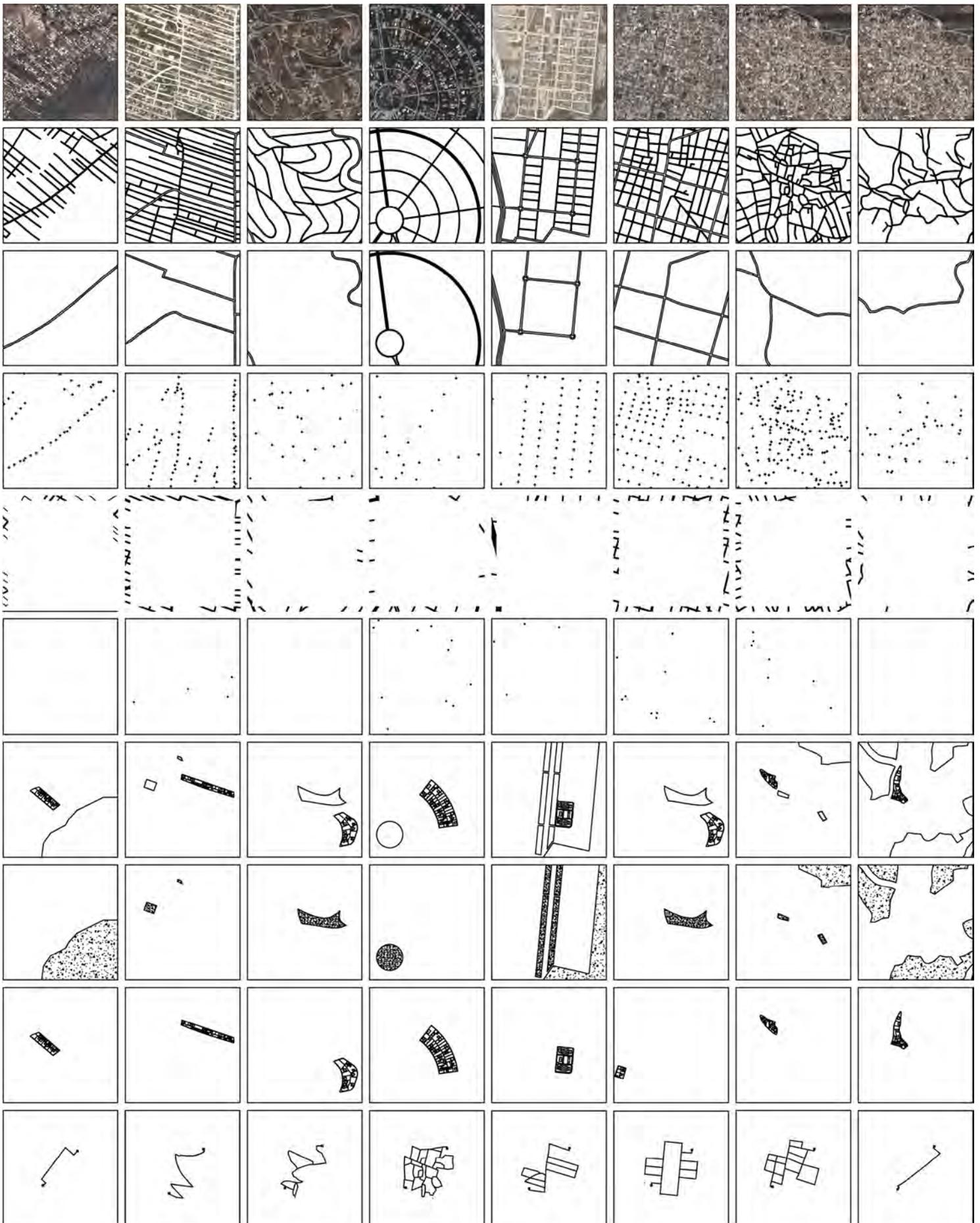


Figure 1- Case studies diagrammes.  
 From top to bottom: images, street pattern, main street pattern, street intersections, entries to area, dead-end streets, bus stops, public green areas, relative location of building block to public green areas, building block sample, alternative routes in a 400m. - diameter area.

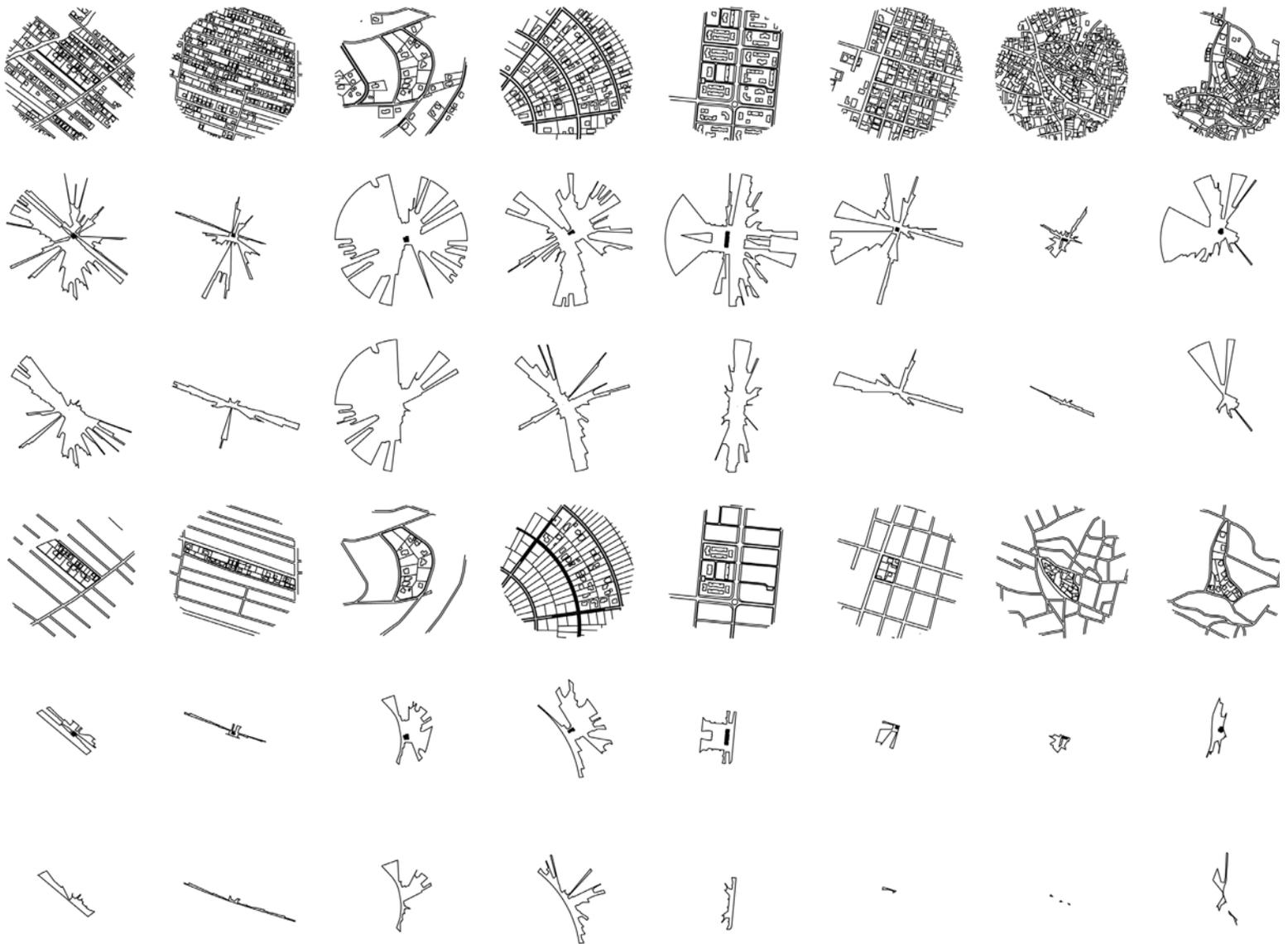


Figure 2– Pedestrian and resident visibility diagrams on to the neighborhood.

cation and comparative analysis of their typomorphological features. Studies of typomorphology reveal the physical and spatial structure of urban environments and describe urban form (morphology) based on detailed classifications of its features - buildings, open spaces etc - by type (typology). Through the typomorphological approach, the common characteristics of the selected urban fabrics can be determined, and strategies can be designed according to those typical characterisations. In this way, there is no need to produce site-specific design solutions.

### Neighbourhoods of Athens: Malaise under economic crisis

Since the crisis struck in 2009, urban happiness in Athens has been hampered because of the economic recession. The number of suicides, homicides, and acts of violence

has increased (Kentikelenis *et al.*, 2011), and Athens ranks last or among the last in citizens' satisfaction in many aspects: people's overall satisfaction (67%), streets and buildings (33%), public spaces (36%), presence of foreigners (41%), integration of foreigners (20%), safety in the city (48%), safety in the neighbourhood (56%), trust in people in the city (34%), in their neighborhood (56%), trust in administration (42%), air quality (27%), noise (34%), cleanliness (42%), green spaces (30%), overall personal situation (60%), place they live (63%), financial situation (43%), and job situation (45%). However, the surroundings of Athens, though lower than the Athens centre in various aspects, e.g., with regard to the place they live (+13%), the state of streets and buildings (+11%), noise level (+9%), views on cleanli-

ness (+11%), green spaces (+14%). (Flash Eurobarometer 419: Quality of Life in European Cities 2015).

In order to define and analyse urban form that will contribute to urban happiness, particular neighbourhood typologies were identified as complying with the following criteria: (a) street pattern; (b) predominantly residential use; (c) population density < 2,500 persons/km<sup>2</sup>; (d) variety in socio-economic characteristics. From these, eight representative areas emerged for case study.

- Lagonisi (Case L), an 'in-between' medium-income area with detached, former vacation houses.
- Artemida (Case Ar), a former agricultural area gradually conquered by urban sprawl.
- Drafi (Case D), a car-orientated housing cooperative scheme.
- Thracomakedones (Case T), a medium-

Case Study / Criteria Index	L	Ar	D	T	O	As	M	K
<b>CONNECTIVITY</b>								
Entries to the area	8	18	5	8	0	19	100	3
Intersections (excl. dead-ends)	0	55	16	9	9	83	100	11
Street length	9	100	21	0	27	89	77	1
Routes/cyclomatic number	0	23	10	17	100	92	52	21
Main street length	10	67	0	60	38	100	29	19
Dead-end streets (adverse)	0	86	100	100	100	97	72	55
Building block size (adverse)	80	63	52	0	57	100	93	80
Building entries	100	91	44	84	19	56	93	67
Score	26	63	31	35	44	79.5	77	32
<b>WALKABILITY/PHYSICAL ACTIVITY</b>								
Pedestrians visibility	41	13	100	37	35	16	0	17
Set backs (adverse)	40	67	27	0	33	83	100	90
Alternative routes	0	9	0	0	16	48	100	3
Building block size (adverse)	80	63	52	0	57	100	93	80
Street length	9	100	21	0	27	89	77	1
Spatial Compactness	16	14	9	16	26	100	39	25
Score	31	44	35	9	32	72	68	36
<b>SAFETY</b>								
Pedestrian Safety Ratio	62	100	97	90	82	56	54	92
Intersections	24	57	19	14	39	80	100	25
Resident visibility	37	8	100	50	68	42	0	40
Pedestrian visibility	41	13	100	37	35	16	0	17
Set backs (adverse)	40	67	27	0	33	83	100	90
Building entries	100	91	44	84	19	56	93	67
Building block size	20	37	48	100	43	0	7	20
Floor Area Ratio	14	14	7	14	21	100	50	29
Score	42	48	55	49	43	54	51	47
<b>SOCIAL INTERACTION</b>								
Public Open Space	89	25	0	1	90	31	40	100
Resident visibility	37	8	100	50	68	42	0	40
Pedestrian visibility	41	13	100	37	35	16	0	17
Building Entrances Density	100	89	31	80	0	46	91	46
Set backs (adverse)	40	67	27	0	33	83	100	90
Street length	9	100	21	0	27	89	77	1
Score	53	50	47	28	42	51	51	49
<b>GREENING</b>								
Lot Coverage	40	60	0	30	60	60	100	100
Soft open space	40	19	73	52	100	20	0	26
Private Open Space	40	44	100	75	0	42	10	0
Public Open Space	89	25	0	1	90	31	40	100
Alternative routes	0	9	0	0	16	48	100	3
Score	42	31	34	31	53	40	50	46

Table 1: Evaluation of case studies according to criteria and the relative typo- morphological features.

high-income area with private villas and a 'concentric' street layout.

- The Olympic Village (Case O), a social housing estate originally designed for the 2004 Olympic Games.
- Aspropyrgos (Case As), a once small town on a neo-Classical 'rectangular gridded' plan, now experiencing the highest population growth of all the case studies.
- Mandra (Case M), a dynamically evolving region where significant changes in spatial structure and land uses are taking place.
- Kouvaras (Case K), a medieval hill settlement, with a 'topographical-informal' street pattern due to topography and land economy.

### Criteria of urban happiness and related morphological features

After analysing case studies and comparing their urban typo-morphological features, we introduce five urban happiness criteria drawn from literature or developed within this research in order to evaluate case studies. Correlations to previously discussed typo-morphological features of neighbourhoods and building blocks are made.

#### Connectivity

Background: In the pursuit of happy and healthy urban environments, a high degree of internal and external connectivity is a requisite. Researchers report evidence that features of urban infrastructure (e.g., street patterns, roads, transportation) affect connectivity which is related to happiness

(Leyden *et al.*, 2011).

Features: We examine connectivity with typo-morphological features related to street patterns, street lengths, entrances to the area, route options, numbers of intersections and dead-end streets, density of building entrances and number and size of building blocks.

#### Walkability/Physical Activity

Background: Research links walkability and happiness (Forsyth, 2015). Walkable neighbourhoods increase sociability between neighbours, which, together, are likely to affect the physical, mental, and spiritual health of people in the community (Moudon *et al.*, 2006). Geometry of urban fabric (Handy *et al.*, 2002), street networks (Kelly-Schwartz *et al.*, 2004), distances to routine activities, diversity in house typology, urban and suburban densities (Durand *et al.*, 2011) are related to levels of physical activity and influence neighbourhood walkability.

Features: In this research we measure the walkability of case studies by identifying the levels of open space, the degree of pedestrian visibility on to the neighbourhood, the number of route options, the average building block size, buildings' setback distances from the street, street lengths, sidewalks, spatial compactness and ratio of the building height at street width.

#### Safety

Background: Safety can impact urban well-being. Intentional, such as violence and terrorism, or accidental, such as falls and collisions, physical risk can force people to stay indoors and limit physical activity and social interaction, all of which are related to happiness. Residence in a neighbourhood perceived as unsafe may contribute to obesity, increased secretion of stress hormones, and higher rates of stress-related eating (Fish *et al.*, 2010). Buildings close to the street and public spaces promote neighbourhood safety (Jacobs, 1992). Traffic safety is reduced by the lack of sidewalks, major arterial streets in a neighbourhood, poorly located bus stops and pedestrian crossings, and poor lighting (TRB, 2005).

Features: In order to evaluate case studies on the criterion of safety and security, we apply measures of typo-morphological features such as pedestrian safety ratio, number of intersections, pedestrian and resident visibility to neighbourhood, building setbacks, building block size and frequency of building

entrances and floor area ratio which relate to an area's density.

#### *Social Interaction*

Background: Social interactions may influence people's happiness (Bartolini *et al.*, 2013). Well-designed urban environments can supply physical health, psychological enrichment, and a greater sense of community, increased social interaction and heightened social support in the event of an emergency (Evans, 2003; Brown *et al.*, 2009).

Features: We argue that pedestrian and resident visibility on to the street and the neighborhood, short setbacks, higher density of building entrances and floor area rates, and existence of public open space, are objective urban typo-morphological features which promote urban happiness.

#### *Greening*

Background: Evidence on the multiple contributions of urban green space to human health and well-being is provided by a large body of research (White *et al.*, 2013, Larson *et al.*, 2016). Cities with higher concentrations of green spaces provide greater opportunities for happiness (Cloutier *et al.*, 2014), proximity and use of gardens and parks in a neighbourhood are related to better mental and physical health (Kaplan, 1995), fewer symptoms of depression (Miles *et al.*, 2012), lower levels of stress (Ward Thompson, 2012) and psychological resilience in the face of life stressors (Wells *et al.*, 2010).

Features: Public and private open spaces are seen as potential areas for greening interventions. Public open space (parks, squares, etc.) needs local governance initiatives, while private open spaces (backyards, set-backs, etc.) become a bottom-up procedure. Alternative routes contribute to evacuation and accessibility in the event of an emergence.

### **Conclusive Remarks**

In the pursuit of urban happiness, people-based and place-based policies have to work together. Moreover, happiness-promoting planning decisions which exclude lower densities from their scope, following the precarious conviction which relates urban sustainability to compactness, may turn to partial and temporary remedies which do not accommodate the significant part of the urban population which opts for low-density environments.

The research established happiness-related

criteria and their correlation to urban form through typo-morphological features.

In conformity with the aforementioned considerations, our research and comparative evaluation of eight low-density neighbourhoods on the periphery of Athens establishes a correlation of existing and introduced typo-morphological features to happiness-related criteria (connectivity, social interactivity, walkability, safety/security, greening and walkability/physical activity). Overall, the old, organically developed, neighbourhood of Mandra never ranks below third but, at the same time, is not the best in any of the criteria. On the other hand, the new, concentric neighbourhood of Thracomakedones never ranks higher than fourth. It holds the last position in two of the criteria. The last position in two criteria is also held by Lagonisi. Lagonisi shows extreme ranking differences among criteria. Interestingly enough, designed new developments (Drafi, Thracomakedones, the Olympic Village) do not demonstrate as high values as expected. In reference to the social interactivity criterion, the three new developments are ranked very low. This poses questions as to the objectives set during design, the selected design methods, and the available design tools. Two case studies, Drafi and Tracomakedones, both designed settlements, demonstrate almost parallel performance, with Drafi lying higher (except in connectivity). The historic settlements of Aspropyrgos, Mandra, and Kouvaras, regardless of street layouts, seem to perform better.

Our evaluation demonstrates that morphologically heterogeneous neighbourhoods receive top ranking. Therefore, estimations correlating happiness-promoting morphological features to a single neighbourhood may lead to invalid generalised conclusions. Mechanisms of selecting among criteria and weighting them accordingly are project-specific and lie beyond the scope of this paper. Furthermore, the inclusion of social parameters, differences in local governance policies, and other related issues would enrich the outcome of this research.

Neighbourhood attributes are increasingly recognised as major determinants of sustainability, public health, and human well-being. However, finer (e.g., building) and coarser (e.g., region, state) scales have their own input. Another concern of ours is the

pitfall of physical determinism that may disorientate the correlation of neighbourhood morphological features and happiness.

The research can be applied by planners, designers, decision and policy-makers so as to:

- assess whether specific neighbourhoods meet the minimum physical environmental conditions to promote urban happiness,
- (re)design neighbourhoods with the aim of meeting physical environmental conditions to develop a healthy environment,
- evaluate happiness-related performance between different neighborhoods,
- critically analyse happiness-related aspects in urban design projects,
- contribute to the development of evidence-based tools and site-specific strategies for happy environments.

Along with its applicable deductions, our study alludes to the imperative for urban planning and design practice and theory of applying happiness considerations to all urban forms regardless of density.

## References

- Bartolini S, Bilancini E, Pugno M. (2013) "Did the decline in social connections depress Americans' happiness?" *Social Indicators Research*, Vol.110, n.3, pp.1033-59
- Brown, S.C., Mason, C.A., Lombard, J.L., Martinez, F., Plater-Zyberk, E., Spokane, A.R., Newman, F.L., Pantin, H., Szapocznik, J. (2009) "The relationship of built environment to perceived social support and psychological distress in Hispanic elders: The role of 'Eyes on the Street'." *Journal of Gerontology: Social Sciences*, Vol. 64B, n. 2, pp. 234-246
- Cloutier S., Jambeck J., Scott N. (2014) "The Sustainable Neighborhoods for Happiness Index (SNHI): A metric for assessing a community's sustainability and potential influence on happiness" *Ecological Indicators*, Vol. 40, pp.147-52.
- Durand, C.P., Andalib, M., Dunton, G. F., Wolch, J., M.A. Pentz (2011) "A systematic review of built environment factors related to physical activity and obesity risk: Implications for smart growth urban planning", *Obesity Reviews*, Vol.12, n. 501, pp.173-182
- Easthope, H., Judd, S. (2010) "Living well in greater density" University of New South Wales, Sydney, pp.1-78
- Evans, G. W., (2003) The built environment and mental health. *Journals of Urban Health*, 80, pp. 536-555
- Ewing, R., Schmid, T., Killingsworth, R., Zlot, A., Raudenbush, S. (2003) "Relationship between urban sprawl and physical activity, obesity, and morbidity", *American Journal of Health Promotion*, Vol. 18, n. 1, pp. 47-57
- Fish, J.S, Ettner, S., Ang, A., Brown, A.F. (2010) "Association of perceived neighborhood safety on body mass Index", *American Journal of Public Health*, Vol. 100, n. 11, pp. 2296-2303
- Florida R., Mellander C., Rentfrow P.J. (2013) "The happiness of cities", *Regional Studies*, Vol.47, n.4, pp.613-27
- Grant, M. B., H.; Coghill, N.; Bird, C. (2009) *Evidence Review on the Spatial Determinants of Health*, WHO European Centre for Environment and Health, Bonn
- Handy, S.L., Boarnet, M.G., Ewing, R., Killingsworth M.P.H. (2002) "How the Built Environment Affects Physical Activity Views from Urban Planning", *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 23, n. 2Suppl, pp. 64-73
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage, New York
- Kaplan, S. (1995) *The Restorative Benefits of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge University Press, New York
- Kelly-schwartz, A.C., Stockard, J., Doyle, S., Schlossberg, M. (2004) "Is sprawl unhealthy? A multilevel analysis of the relationship of metropolitan sprawl to the health of individuals" *Journal of Planning Education and Research*, Vol. 24, pp.184-196
- Kentikelenis, A., Karanikolos, M., Papanicolas, I., Basu, S., Mckee, M., Stuckler, D. (2011) "Health effects of financial crisis: Omens of a Greek tragedy" *The Lancet*, Vol.378, n.9801, pp.1457-1458
- Larson, L.R., Jennings, V., Cloutier, S.A. (2016) Public Parks and Wellbeing in Urban Areas of the United States. *PLoS ONE*, Vol.11, n.4, pp.1-19
- Leyden, K.M., Goldberg, A., Michelbach, P. (2011) "Understanding the pursuit of happiness in ten major cities", *Urban Affairs Review*, Vol.47, n.6, pp.861-88
- Miles R., Coutts C., Mohamadi A. (2012) "Neighborhood urban form, social environment, and depression", *Journal of Urban Health*, Vol.89, n.1, pp.1-18
- Moudon, A.V., Lee, C., Cheadle, A.D., Garvin, C., Johnson, D., Schmid, T.L., Weathers, R.D., Lin, L. (2006) "Operational definitions of walkable neighborhood: Theoretical and empirical insights" *Journal of Physical Activity and Health*, Vol.3, n.1, pp. 99-117
- Rodi, A. (2013) "Placebos and Medications: Mitigating the Contradiction Between Suburbia, Sustainability Towards Healthy Communities" *Reshaping Suburbia into Complete Healthy Communities*. Portland, USA: 50th International Making Cities Livable Conference.
- Stiglitz, J.E., Sen, A., Fitoussi, J.P. (2009) *Report of the Commission on the Measurement of Economic Performance and Social Progress*. The Organisation for Economic Cooperation and Development, Paris
- Transportation Research Board (TRB) and Institute of Medicine of the National Academies (2005) *Does the Built Environment Influence Physical Activity? Examining the Evidence*. Special Report 282, Transportation Research Board, Washington
- Ward Thompson, C., Roe, J., Aspinall, P., Mitchell, R., Clow, A., Miller, D. (2012) "More green space is linked to less stress in deprived communities: Evidence from salivary cortisol patterns", *Landscape and Urban Planning*, Vol.105, n.3, pp.221-9
- Wells, N.M., Evans, G.W., Yang, Y. (2010) "Environment and health: Planning decisions as public health decisions", *Journal of Architectural and Planning Research*, Vol.27, n. 2, pp.124-143
- White, M.P., Alcock, I., Wheeler, B.W., Depledge, M.H. (2013) "Would you be happier living in a greener urban area? A fixed-effects analysis of panel data" *Psychological Science*, Vol.24, n.6, pp.920-8