

TRASCRIZIONE SOTTOTITOLAZIONE

Modulo 2 - CITTA DI TUTT* -

La città di tutt*: muoversi e vivere le relazioni nella città che cambia.

17 giugno 2020 - PARTE PRIMA

Vi auguro buon pomeriggio e passo la parola a Piera Nobili.

Grazie a tutti e a tutti di essere qui. Vi saluto e do il benvenuto anche ai relatori Carlo Peraboni e Stefano Maurizio che sono già collegati.

Vi passo delle indicazioni in modo che tutti possano avere delle indicazioni sulle diverse necessità. Condivido una diapositiva.

Tutti i webinar sono sottotitolati alla pagina indicata nella diapositiva. Sono anche presenti delle piccole istruzioni per poter accedere e utilizzare al meglio il sito. Il sito vi è stato anche inviato tramite la pagina di invito. Vi chiedo di tenere la pagina in modalità muto per evitare i rumori ambientali. A chi non avesse riportato al momento dell'accesso il proprio nome, cognome e indirizzo e-mail corretti e per esteso, chiedo di uscire dal collegamento e rientrare prima nominandosi correttamente. È necessario per il riconoscimento dei crediti formativi.

per l'elevato numero dei partecipanti non è possibile porre domande attraverso audio e video ma soltanto attraverso la chat. Vi invito a scrivere domande, partecipazioni e riflessioni che potranno venirvi in mente ed essere seguiti dalle relazioni che verranno. Per quelle domande o riflessioni a cui non dovessimo riuscire a dare risposta a causa del tempo perché dobbiamo concludere entro

le 17, saranno pubblicati sui siti sia le domande che le relative risposte in modo da soddisfare tutte le richieste. Tutte le presentazioni in PDF che vedrete delle varie diapositive nonché la registrazione del webinar saranno caricati sui siti e anche questi saranno caricati.

Abbiamo incontrato delle difficoltà connesse con le modalità di organizzazione. per facilitare il compito abbiamo tolto i polls in itinere e abbiamo lasciato solo un questionario finale da compilare con domande e risposte chiuse e dovrete sceglierne una, quella che vi sembrerà più corretta e alcune domande invece relative alla qualità e all'indagine di gradimento del corso a cui avete assistito.

Una volta risposto, dovrete cliccare per mandare e poi potrete uscire, a chi non ha partecipato al modulo della settimana scorsa e invece mi scuso con chi lo ha già ascoltato, presento in poche parole chi siamo. Siamo il CERPA Italia ONLUS, centro europeo di ricerca e promozione dell'accessibilità, è un'associazione nazionale composto da soci e socie che si interessano delle tematiche legate all'inclusione con diverse competenze e tra le tante attività sviluppate negli anni, l'associazione esiste dal 93, ha progettato nel 1997 il servizio CRIBA che sta per centro regionale di informazione sul benessere ambientale che la regione ha fatto proprio nel 2000 attivandolo presso la sede di Reggio Emilia grazie alla collaborazione della provincia e del Comune della città. Il CRIBA è un servizio di secondo livello che sviluppa azioni di informazione e consulenza alle pubbliche amministrazioni, enti ecc; questi affiancamenti vengono attivati da coloro che ne sentono l'esigenza, scrivendo o chiamando il CRIBA. Assieme alla regione e al centro regionale ausili di Bologna CRA coordina la rete "casa amica", composta dai centri per l'adattamento dell'ambiente domestico distribuiti sull'intero territorio regionale. I tre moduli formativi che stiamo realizzando sono promossi dalla regione Emilia-Romagna, da CERPA e CRIBA. Con l'attuale incontro inizia il modulo dal titolo: la città di tutti, muoversi e vivere le relazioni nella città che cambia. Le quattro relazioni che svilupperanno quest'ambito generale, due oggi e due il 19 giugno, affronteranno da diverse angolazioni il sistema urbano letto sempre attraverso la lente del benessere ambientale ovvero della qualificante relazione tra abitanti, le persone e l'ambiente antropizzato. Le relazioni odierne verteranno in particolare sulla scala urbana tramite la qualificazione, la rigenerazione e gli

interventi di pianificazione inclusiva. Le comunicazioni del prossimo incontro, scendendo di scala, affronteranno i temi della pedonalità e del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle disabilità sensoriali e cognitive. Vi presento il primo relatore, il professor Carlo Peraboni, architetto e professore associato presso il Dipartimento di architettura e studi urbani del Politecnico di Milano. Svolge attività di ricerca, sviluppando documenti, piani e progetti di governo sviluppo territoriale. Come docente è titolare di corsi di insegnamento presso la scuola di architettura e società del Politecnico di Milano. Questi corsi riguardano il progetto di architettura, urbanistica e paesaggio. È stato membro del collegio dei docenti del dottorato in progettazione della città, del territorio e del paesaggio, indirizzo di progettazione paesistica, ed è coordinatore del workshop "le infrastrutture storiche: una risorsa per il futuro." Quando prenderà la parola potrà aggiungere liberamente cose sulla sua persona. La sua relazione di oggi verterà sulle trasformazioni della città accogliente. Grazie.

<< Grazie. Ringrazio Piera Nobili della presentazione. Devo dire ... mentre condivido la mia presentazione... rispetto alle attività che svolgo ci tenevo a sottolineare le sfide che la rigenerazione urbanistica deve affrontare dentro la città che cambia e accoglie, sono queste le parole chiave che gli organizzatori mi hanno affidato per la relazione di oggi e cercherò di farlo sostanzialmente a partire da due progetti di ricerca che abbiamo approntato in questi anni, uno sostanzialmente terminato che aveva come titolo "orientamenti urbani" che è confluita in una pubblicazione in cui abbiamo voluto sintetizzare che cosa significa la trasformazione della città e quali sono gli elementi e le problematiche a cui i progetti di trasformazione urbana devono riferirsi è un altro progetto di ricerca in corso di svolgimento e che ha avuto una serie di attività svolte nel corso degli ultimi anni che ha come titolo " Mantova human design" perché da numerosi anni la mia attività viene svolta presso il polo universitario di Mantova che il Politecnico di Milano ha attivato da diversi anni come punto di riferimento per questo quadrante regionale sostanzialmente collocato tra Emilia-Romagna e Veneto e raccoglie un buono numero di studenti che gravitano all'interno di questo quadrante regionale. I due temi, orientamenti urbani e MHD, rappresentano i punti di riferimento per uno sguardo che vi fornirò oggi pomeriggio sicuramente parziale e condizionato dal fatto che io sono urbanista per cui mi occupo come diceva bene Piera Nobili dei

progetti di trasformazione alla scala urbana con particolare attenzione agli strumenti che vengono utilizzati per poter promuovere e in qualche modo implementare queste progettualità dentro la città e dall'altro, l'elemento che mi rende un interlocutore capace di fornire interlocuzione parziali è in virtù del fatto che insegno in una università per cui ho un buonissimo punto di vista rispetto ai temi di come queste questioni vengono inserite dentro i processi didattici della nostra scuola, delle nostre scuole in senso più lato perché poi facciamo parte di una network di università che hanno scelto di lavorare attorno a questi temi per cui cercherò di riportare anche gli orientamenti che in altri istituti e scuole stiamo in qualche modo perseguendo e questo mi porta ad avere un'attenzione meno forte, puntuale e precisa su alcuni aspetti del come il progetto riesca ad attuarsi dal punto di vista delle sue strategie di realizzazione, il modo in cui il progetto si trasferisce dentro la città attraverso interventi che vengono in qualche modo a ridefinire le potenzialità. Il punto di vista che vorrei utilizzare nelle ricerche hanno come punto di intersezione il riflettere sul tema del che cosa oggi è il progetto urbano e come si caratterizza, quali sono i suoi caratteri costitutivi che rappresentano in qualche modo l'essenza costitutiva del progetto a questa scala e, sempre molto importante, l'insieme dei valori che questi progetti genere hanno andando a riferirsi alla città contemporanea. Parte delle riflessioni che farò oggi le spenderò certamente cercando di contestualizzare quale sia oggi la natura e l'intensità dei cambiamenti che recita stanno vivendo e di come questi cambiamenti e queste mutate condizioni di lavoro con le quali ci troviamo a dover fare i conti e a doverci interfacciare generano un cambio di prospettiva dal punto di vista delle attenzioni che il progetto deve in qualche modo avere e sviluppare. Vorrei condividere il fatto che i cambiamenti che investono la città sono in realtà l'esito di una pluralità di condizioni che investono questo agire professionale ma che ci vedono interlocutori non sempre capaci di determinare le condizioni o peggio ancora di determinare i cambiamenti. Ci troviamo di fronte ad un elemento con il quale dobbiamo confrontarsi e questi temi diventano sempre più articolati e differenziati. Sono spesso inediti e dobbiamo confrontarsi in maniera inedita rispetto alle modalità del passato e questo ci pone di fronte ad una serie di questioni che ho provato a sintetizzare in questa frase finale, mai come oggi nella città si producono inattese contaminazioni tra luoghi, usi, funzioni, contaminazioni che vengono amplificate e propagate attraverso le nuove tecnologie dell'informazione e della socialità. Fini di vita, modalità di comportamento, bisogni, attese che i nostri interlocutori in qualche modo riversano nel progetto sono elementi che ci mettono di fronte

ad una serie di questioni a cui prestare attenzione in modo diverso rispetto al passato. La risposta al tema del perché orientarsi e che cosa dobbiamo ricercare in questa azione di orientamento va trovata in questa necessità che come gruppo di ricerca abbiamo avvertito. Io non so se tra di voi ci sono anche professionisti, ma sicuramente sì, visto il nutrito numero di partecipanti ci saranno professionisti che hanno svolto funzioni di amministratore per la comunità o le comunità in cui lavorano e molto spesso questa richiesta di capire il senso dell'orientarsi, il senso del dove stiamo andando e quali sono i punti di riferimento che possiamo assumere nelle strategie di progetto ci viene dall'interno dell'università, per costruire percorsi di ricerca il più possibile efficaci dal punto di vista del formare professionalità capaci di confrontarsi con i temi della città contemporanea e ci vengono anche da parte degli amministratori che molto spesso si trovano nella necessità di capire come i mutati quadri di esigenze e delle caratteristiche comunicative- oggi parliamo di narrativa del progetto -quindi come raccontarlo sforzo che le amministrazioni si trovano ad affrontare. Abbiamo cercato di dare risposta a questa domanda individuando un percorso che potesse arricchirsi attraverso una serie di immagini che tendono a mettere in evidenza che cosa significa oggi parlare di situazioni urbane che si trasformano, chi sono gli interlocutori e le figure che intervengono all'interno di queste azioni di riqualificazione, che si declina a volte in rigenerazione e abbiamo provato a ragionare anche cercando di capire quali siano i caratteri peculiari. Prima Piera Nobili faceva riferimento al progetto Reactive nato per porre attenzione ai progetti re generativi e come questi possano generare il maggior numero di interazioni virtuose.

<< Mi segnalano problemi di audio. Puoi provare ad agire nel tuo microfono in basso a destra dove c'è l'icona del microfono? clicca su audio setting.

<< aspetta, riprendo il comando. Mi dispiace moltissimo.

<< Diversi hanno segnalato un audio molto basso.

<< Dove c'è l'icona del microfono, una freccia, dovrebbe aprire audio setting, lì puoi aumentare il livello del microfono.

<< Ho provato ad alzare manualmente i settaggi.

<< scusate l'interruzione.

Affrontare il tema delle contestualizzare alcuni fenomeni dal punto di vista dell'agire e del progetto significa sostanzialmente capire dentro quale contesto ci collochiamo. Dobbiamo fare questo su direzioni diverse. Abbiamo provato a capire il contesto di carattere sovra-sistemico quindi capire le condizioni della contemporaneità all'interno di un universo di riferimento molto ampio, mi piacerebbe poter dire a scala planetaria e questi sono alcuni dei temi con cui oggi il progetto si confronta, di derivazione esogena ovvero che arrivano nel nostro paese come elemento di prodotto e riflessioni generate in questo caso a scala internazionale ad esempio attraverso gli obiettivi di sostenibilità 2030 prodotti dall'ONU. Oltre a questo elemento di riflessione abbiamo provato a capire, a cercare di capire, quali elementi rappresentano uno sguardo locale e più vicino alle nostre condizioni di realtà progettuale. In questo nostro riferirci al contesto abbiamo individuato cinque elementi di caratterizzazioni. Lì provo a denunciare e poi spenderò qualche minuto per capire il senso di questa individuazione. Il primo tema che vorrei sottoporre il mancato completamento che noi stiamo vivendo del passaggio tra urbanistica e governo del territorio. C'è un progressivo affermarsi e consolidarsi di temi legati al cambiamento climatico, l'affermarsi di nuove consapevolezze relative all'ecologia urbana e al ruolo che il sistema urbano riveste dal punto di vista ecologico e da ultimo due questioni che riguardano la definizione e la necessità che avvertiamo di definire nuovi scenari del Welfare urbano ovvero nuovi segnali e da ultimo ma non meno importante l' esigenza che abbiamo di eleggere nuove forme e il nuovo articolarsi della composizione sociale. Ci tengo a sottolineare che non si tratta di una classifica in termini di

importanza. Non sono cinque temi proposti dal più importante al meno importante ma cinque aspetti che proveremo ad indagare nella consapevolezza che qualche autore-io qui ho citato Porrino perché ha lavorato molto all'interno del contesto delle città della pianura padana - e lui diceva che in questi anni così complicati un po' per tutti anche i temi del progetto urbanistico contemporaneo sono motivi di grande incertezza e se lo sono sul piano tecnico professionale, ancora di più lo sono sul piano culturale e politico. Questa frase lo estrapolata da un testo che ha come titolo: conversazione sulla città plurale a cui devo dire che ha partecipato anche Marcello Capucci che ha gridato e partecipato alle attività del corso la scorsa settimana quindi negli appuntamenti precedenti. Da questo punto di vista Porrino ricorda: si avverte diffusamente anche se non forse sempre con tutta la lucidità necessaria che molte cose stanno già cambiando in profondità e che il mutamento del mercato globale sta cambiando la società e di conseguenza mutano profondamente le città e i territori. Questo mutare velocemente città e territori non interessa tanto la dimensione fisica della città, la dimensione spaziale della città, noi sappiamo benissimo perché siamo protagonisti dei processi di trasformazione, che le città non mutano velocemente dal punto di vista fisico ma mutano velocemente le articolazioni dei soggetti che vivono la città e questa modalità che noi abbiamo sperimentato in questo periodo è proprio la modalità con cui si trasmettono le informazioni. Il modo un po' polemico ho sottolineato, delle presunte informazioni perché sapete benissimo che a volte è davvero molto difficile discernere la qualità delle informazioni che ci arrivano dentro l'universo degli elementi che ci investono quotidianamente. Il primo tema su cui vorrei spendere qualche minuto e lo spenderei proprio da urbanista è l'esigenza di comprendere quale sia il contesto di riferimento in cui ci troviamo dal punto di vista normativo. Mi rifaccio al passaggio che abbiamo in qualche modo vissuto all'inizio di questo secolo con l'approvazione della legge che in qualche modo ha recepito i dettati della riforma del titolo quinto della costituzione che andava sostanzialmente a suggerire come campo di interazione tra il livello nazionale e quello regionale, il campo del governo del territorio. Governo del territorio che era un'accezione più ampia, articolata e dritta dal punto di vista dei contenuti rispetto all'urbanistica a cui dal punto di vista disciplinare abbiamo fatto sempre riferimento. Governo del territorio che significa mettere il progetto della città e del sistema di governo dei fenomeni urbani dentro una dimensione in cui l'urbanesimo, l'urbanesimo o l'urbanità chiamiamolo nelle diverse accezioni che via via abbiamo provato a sperimentare ma il fenomeno urbano è uno

dei fenomeni dentro cui il governo del territorio si esplica ed è uno degli strumenti che possiamo avere a disposizione ma l'urbanistica diventa una materia complementare rispetto agli aspetti del paesaggio e della sicurezza del territorio, rispetto ai temi della salubrità urbana e della modalità con cui le città oggi si trasformano, reinterpretano il proprio ruolo prevalentemente con un richiamo forte che ci viene dalla normativa non più ad un ampliarsi in termini espansivi ma una ripensarsi rispetto ad una possibilità di riuso e rigenerazione rispetto agli elementi che tradizionalmente compongono la città storica. Da questo punto di vista, il primotema con cui ci confrontiamo e su cui sarebbe bello avere pareri che vengono da situazioni regionali differenti e spesso dico ai miei studenti che da tempo abbiamo abbandonato l'idea di parlare di urbanistica e dobbiamo parlare di urbanistiche perché ogni regione ha intrapreso percorsi, strade, strategie e iniziative normative che portano ad avere solo una parziale rispondenza delle urbanistiche regionali ai dettami della legge del 42 che volente o nolente ancora rappresenta l'unico riferimento omogeneo normativo che noi abbiamo per i processi di trasformazione della città. Questo tema, il mancato completarsi di un passaggio da urbanistica a governo del territorio, è la prima questione che secondo me rappresenta un punto di partenza e una riflessione iniziale da cui non possiamo prescindere rispetto a quali sono oggi le sfide della riqualificazione e della rigenerazione urbana con cui ci confrontiamo. Il secondo tema che vi vorrei proporre è il progressivo emergere dei temi legati cambiamenti climatici. So di intercettare statisticamente sensibilità e atteggiamenti diversi che abbiamo relativamente a questo tema. Qualcuno è convinto che le tematiche legate ai cambiamenti climatici siano l'ultima delle attenzioni che ciclicamente vengono a porsi nel quadro di riferimento con cui ci confrontiamo per cui probabilmente rappresentano in qualche modo gli elementi a cui noi oggi guardiamo con maggiore attenzione, magari scontando una sovraesposizione di questi temi rispetto all'incidenza che avranno, hanno rispetto al costruirsi della città. Devo dire che mai come oggi abbiamo la certezza che il dibattito che si è aperto relativamente all'incidenza di questi fenomeni dentro i processi di costruzione della città, stia diventando un tema assolutamente imprescindibile. Io sono assolutamente convinto che abbiamo di fronte una serie di opzioni e di scelte su quali sono le direzioni che possiamo assumere, le scelte che possiamo in qualche modo condividere per poter provare a dare delle risposte ai temi legati ai cambiamenti climatici ma che oggi i cambiamenti climatici rappresentano una nuova domanda che il contesto climatico in cui viviamo ci pone e questo penso che sia una questione su

cui anche i più scettici, anche le persone che si presentano al tavolo di discussione con la migliore consapevolezza possibile, non possono più assolutamente prescindere di poter affrontare. Cambiamenti climatici significa nuove domande che ci arrivano rispetto alla gestione delle risorse, in primis la gestione delle acque che non è solo un problema di scarsità o di abbondanza per cui di difficoltà nella regimazione di questi fenomeni ma proprio un problema di disponibilità scarsa dell'acqua unito ad un momento in cui la presenza dell'acqua diventa un problema per il suo concentrarsi in eventi meteorici estremamente problematici dal punto di vista della gestione della quantità di acque meteoriche che arrivano sulle nostre città. Da questo punto di vista scontiamo il fatto che progressivamente stiamo anche capendo che cosa significa questo dal punto di vista del cambiamento delle specie animali che possono, in qualche modo, soggiornare nelle nostre città, della differenza che genera questo dal punto di vista del trattamento degli aspetti vegetazionali, quindi che cosa significa la manutenzione delle aree verdi delle essenze erboree hanno caratterizzato la presenza in città e ancora oggi dobbiamo guardare con un atteggiamento di orientamento nuovo rispetto all'agire del progetto. Terzo tema su cui vado molto rapido perché a mio avviso è un tema che va messo come scenario di riferimento ma in cui probabilmente la nostra consapevolezza ha maturato un livello di sensibilità e di attenzione differente, è proprio che oggi il tema dell'urbanistica come disciplina che governa i fenomeni urbani sconta, accusa e si viene a trovare in qualche modo in condizione di debolezza rispetto all'emergere di una visione della città come sistema complesso in cui interagiscono o si mettono sostanzialmente a confronto dal punto di vista funzionale questioni, dimensioni materiali e immateriali che fino a qualche anno fa sostanzialmente avevano o ricoprivano un ruolo molto differente e marginale dentro i nostri processi di pianificazione. Mi viene da pensare alle questioni del paesaggio a cui mi riferivo prima ma basta pensare anche al tema dell'assetto idrogeologico al tema della consistenza geologica, alla natura dei territori della città, agli aspetti pedologici che sottendono la necessità di indagare le caratteristiche di produttività dei nostri suoli. Questa città come sistema complesso di elementi mette ancora di più in risalto l'esigenza e la necessità che noi abbiamo di passare da una visione urbano-centrica a con la città al centro delle riflessioni ad una dimensione di governo territoriale che vede il luogo come il posto in cui interagiscono domini materiali e immateriali molto diversi. Penultimo tema è la definizione dei nuovi scenari di Welfare urbano. Una delle questioni su cui ci siamo trovati a riflettere in questi anni e che ha rappresentato un punto di riferimento importante

nella nostra riflessione è legata al fatto che oggi gli scenari si mettono in qualche modo, si trovano in difficoltà nel loro agire prima di tutto per una sostanziale contrazione delle risorse disponibili dal punto di vista delle amministrazioni locali per cui sicuramente esiste un problema di ridefinizione degli scenari e di Welfare in virtù della diminuzione delle risorse che le amministrazioni hanno a disposizione ma il secondo tema che secondo me incide spesso in maniera più rilevante rispetto al primo è la difficoltà che le amministrazioni presentano nel programmare la spendibilità delle loro risorse. Agiamo in una condizione in cui il problema è la contrazione delle risorse ma il secondo problema, non meno importante è che le risorse non sono più programmabili in un arco temporale significativo e sensatamente significativo per la programmazione di progetti di qualificazione o rigenerazione urbana. Quando parliamo di progetti di rigenerazione urbana ci riferiamo a progetti con un orizzonte temporale che va dai cinque ai 15 anni, in cui c'è una progressione di attività che non è il progetto di lavoro pubblico, il progetto di intervento puntuale per risolvere una problematicità urbana come ad esempio rifare un allaccio fognario di una frazione, con un budget da investire e una serie di azioni e la realizzazione di un intervento da appaltare e la necessità di avere a disposizione le risorse per adempiere a quell'impegno. Quando noi parliamo di scenari di trasformazione urbana parliamo di progetti che riguardano - ad una dimensione temporale e lo dico a chi si trova soprattutto impegnato nell'amministrazione pubblica - che non è il triennale dell'opera pubblica, un documento in cui programmare le mie attività spesso facendo semplicemente scalare le attività di anno in anno. Non sono chi di voi abbia esperienza di elaborazione di triennale delle opere pubbliche ma il triennale delle opere pubbliche è diventato poco più che una lista della spesa ovvero una serie di elementi che vengono messi in fila e che vengono sostanzialmente messi in un elenco cercando di volta in volta, con la strategia che io chiamo delle Carpe Diem, la fondazione bancaria che fa un bando e allora possiamo candidare un progetto di quelli che abbiamo in triennale, un altro soggetto, la regione finanzia un bando partecipativo per un certo tipo di iniziative e quindi possiamo utilizzare un altro progetto, io qui vorrei focalizzare l'attenzione sulla difficoltà che oggi hanno le nostre amministrazioni nella facilità di programmazione delle loro attività e questo è un effetto che sulle sfide della riqualificazione riverbera degli effetti davvero molto problematici. Da ultimo ma non meno importante, l'accretere e articolarsi della composizione delle comunità che abitano la città. Lo dico per i più giovani presenti oggi. Io sono di una generazione cresciuta facendo programmazione urbanistica perché

solo negli ultimi anni ho potuto fare programmazione di governo del territorio quindi mi sono formato con una attenzione al costruire piani urbanistici e il modo con cui noi avevamo la possibilità di leggere le nostre comunità era sostanzialmente appiattito sulla data di nascita. La caratterizzazione anagrafica. Avevamo una popolazione giovane, giovanissima, in età da zero a cinque anni, nella fascia pre-scolare, quella in età scolare di scuola dell'obbligo dai sei ai 14 anni poi avevamo il mercato del lavoro che diventava un'alternativa, scuola o lavoro e poi progressivamente descriveva amo la composizione delle nostre comunità attraverso la caratterizzazione anagrafica. Oggi questo è un tema a cui non possiamo più riferirci, non possiamo più riferirci in termini esclusivi. Leggere la composizione delle comunità oggi significa avere la capacità di leggersi e leggere come queste comunità sono articolate, come sono distribuite dal punto di vista spaziale, quali sono i loro punti di ritrovo e utilizzo il termine al plurale perché parliamo di comunità residenti, non di una comunità dei residenti ma comunità che vivono sullo stesso territorio avendo alle spalle modi di vita, capacità operative, comportamenti profondamente differenti, a cui il progetto urbano deve necessariamente riferirsi e deve trovare modo di dare risposte. Questo tema su chi sono gli abitanti delle città oggi potete facilmente immaginare, diventa la complessità delle comunità proporzionale alla complessità dell'ambiente urbano, con un insieme di modi e di abitudini nell'utilizzo di alcuni luoghi differenti della città. Pensate al tema dello spazio pubblico delle nostre città e che cosa significa dal punto di vista della pluralità di intenti che in qualche modo vi si riferiscono per le proprie pratiche urbane. Da questo punto di vista è facile immaginare che le questioni che mi darete merito di aver provato ad introdurre in maniera di dare alcune coordinate di riferimento ma per ognuno di questi temi avremmo bisogno di molto più tempo per approfondire, ma solo questi temi ci fanno capire che oggi il progetto di trasformazione della città si basa e si fonda e mette le sue radici in un sistema di riflessioni profondamente diverso rispetto a quello che abbiamo utilizzato in passato. In particolare, io segnalo due questioni importanti, il processo di crescita che ha governato i fenomeni di trasformazione urbana dal dopoguerra all'inizio di questo secolo, fino all'inizio degli anni 2000 è uno stato di crescita sostanzialmente guidato da due forze agenti, da due elementi pilota di queste trasformazioni, il primo è la massimizzazione della rendita fondiaria per cui l'innescò dei processi di trasformazione era garantito o assicurato dalle plusvalenze fondiarie, di rendita che venivano assicurate e il secondo era il ricorso sistematico che tutte le iniziative supponevano e davano per scontate,

mettevano come elemento di sfondo, il ricorso al trasporto privato. Le iniziative venivano affidate laddove esistevano le condizioni di massimizzazione di una rendita lasciando al trasporto privato il compito di andare sostanzialmente a colmare i deficit e le difficoltà di carattere localizzativo che queste esperienze spesso presentavano. La domanda che abbiamo davanti, a cui noi dobbiamo dare una risposta è se noi siamo in grado e abbiamo gli strumenti dal punto di vista disciplinare e culturale per mettere in discussione questi due elementi cioè noi siamo in grado di dire che i progetti di trasformazione della città devono muoversi in maniera differente rispetto ai processi di massimizzazione della rendita fondiaria per cui devono mettere in atto dei meccanismi di valorizzazione che in qualche modo contrastino l'unicità di questo parametro di riferimento dell'efficienza del progetto e l'altro tema con cui le evenienze del covid 19 ci hanno in qualche modo messo alla prova è come agire con il progetto nei confronti dei sistemi di trasporto che oggi dobbiamo necessariamente utilizzare per fruire della nostra città. Questa necessità di riflettere su questo cambiamento di paradigma ovvero di contesto in cui il progetto di trasformazione della città avviene non è una questione che avvertono o si avverte in termini esclusivi dentro una cerchia ristretta di persone che lavorano al tema del progetto partendo da caratteristiche interpretative particolarmente sofisticate. L'insostenibilità del modello di sviluppo a cui abbiamo fatto riferimento dal dopoguerra alla crisi economica dei primi anni di questo secolo sono sotto gli occhi di tutti, i, lockdown ha messo in evidenza lo squilibrato rapporto tra l'azione dell'uomo e le risorse con cui l'uomo si confronta e su cui l'uomo incide in termini di consumo e la necessità è proprio capire quali sono le domande che noi oggi dobbiamo farci per provare a trovare delle risposte meglio capaci di dare un senso in qualche modo una dimensione di caratterizzazione positiva all'agire del nostro progetto. Un lavoro a cui abbiamo partecipato alla biennale di architettura del 2016, quindi qualche anno fa che aveva proprio come titolo Shaping Cities, dare forma alle città, aveva proprio questa come domanda: si può dare soddisfazione alle esigenze di crescita della città attraverso un progetto che non basta semplicemente a dilatare lo spazio della città ma vada a lavorare sulla produttività dell'ambiente urbano e sulla capacità di inserire nell'ambiente urbano elementi antropici e ambientali favorendo l'integrazione sociale? Quale è il luogo che gioca il binomio espansione-riqualificazione in questo contesto? Un'altra domanda: quale è il ruolo della architettura in tutto questo? Si può sviluppare la creatività per dare risposte alle battaglie sociali e alle istanze che vengono dalla quotidianità sociale e ambientale? Quali sono i limiti della

progettazione nell'affrontare la scala e la natura delle condizioni urbane? Domanda straordinariamente importante, a chi appartiene la città e chi sono i soggetti decisori della città? Quali sono le forze politiche ed economiche che danno forma alle società urbane? Chi siede ai tavoli decisionali e che rapporto hanno con le comunità che questi cambiamenti si troveranno a dover in qualche modo subire e sostenere? E poi il tema fortissimo dell'adattamento e dell'integrazione sociale, come noi possiamo integrare questi progetti dal punto di vista sociale dentro un contesto che per molti versi ci segnala una serie di criticità, stress e difficoltà a mantenere un equilibrio tra pressione antropica e agire della natura dentro le nostre città. Il tema che ci siamo trovati a dover affrontare è che cosa significa oggi riflettere sul rapporto tra persistenza, continuità, mantenimento e cambiamento, trasformazione. Da questo punto di vista questo binomio sta dentro la genesi e la natura del progetto di trasformazione per cui è un binomio con cui ci confrontiamo da quando esiste l'uomo, qualsiasi azione antropica in qualche modo turba l'evoluzione naturale di un sistema e qui dentro la domanda che emerge è: come possiamo far nascere, maturare e crescere la necessità di un cambio di paradigma, che significa cambiare i presupposti dentro cui il progetto si va a collocare, cambiare le domande a cui il progetto prova a dare risposta, cambiare il contesto e il rapporto con questo contesto. All'intersezione con questi due progetti, all'intersezione tra il progetto di trasformazione che abbiamo in qualche modo misurato dentro il progetto di ricerca e orientamenti urbani e il progetto Mantova Human Design ci sono alcune questioni che vorrei condividere con voi ma vi assicuro che vorrei condividere le dalla consapevolezza che non sono punti di arrivo ma assolutamente riflessioni che metto in campo perché si possa nel corso di queste attività e delle domande che potremmo raccogliere attraverso la chat, provare ad innescare anche qualche ragionamento di interazione e provare a confrontarsi sul valore e sulla pertinenza di queste domande. Lavorare dentro questa interazione tra Human design e orientamento del progetto sia messo nelle condizioni di provare a vedere come il lavoro del progetto urbano e la capacità del progetto urbano di trasformare la città si possa mettere insieme e vedere in termini complementari rispetto al tema dell'aprire il progetto ad una dimensione di progettualità più sensibile e capace di assumere dentro di sé nel progetto orientato all'inclusione per cui abbiamo provato a mettere insieme come ci si orienta assumendo l'inclusione come sfida di progetto. Sei questioni. Io dicevo, da discutere e forse da condividere ma lo vediamo assieme. Prima di tutto lavorare in una società complessa composta da soggetti differenti e tutti

con carattere e aspettative diverse significa elaborare un progetto orientato a dare risposte a diversi tipi di domande e di bisogni. Questo tema investe l'urbanistica in una maniera straordinariamente rilevante. Chi di voi ha fatto qualche esperienza non dico di redazione ma anche di lettura di strumenti urbanistici prodotti in questi anni anche sulla base delle esperienze urbanistiche regionali più avanzate, più complesse e interattive, si rende conto che una delle questioni che l'urbanistica assume come proprio compito e finalità dal punto di vista disciplinare è quella di provare a dare risposte che tendano sostanzialmente ad omogeneizzare e a rendere trasmissibili a contesti urbani differenti risposte il più possibile omogenee dal punto di vista del definire funzioni, parametri urbanistici e modalità di intervento nonché caratterizzazione delle condizioni architettoniche proponibili. Ecco, questo tema di una società che leggiamo come sempre più complessa, articolata nella sua complessità, sempre più osservabile da punti di vista diversi, si scontra con il fatto che l'urbanistica è stata pensata e molto spesso anche la legislazione che presiede l'agire dell'urbanistica è sempre stata pensata come una legislazione che deve pensare ai cittadini come tutti uguali e alle possibilità distribuite in maniera omogenea e all'agire della città in modo il più possibile separato dal punto di vista della presenza e allora da questo punto di vista il primo tema che abbiamo di fronte il primo tema su cui riflettere è l'esigenza di leggere comportamenti e aspettative individuali, l'agire attraverso uno standard o attraverso parametri che tendono a rendere i soggetti omogenei dal punto di vista delle loro rappresentazioni all'interno del progetto, mostra tutta una serie di problematicità legate al fatto che questi soggetti hanno difficoltà evidenti nel ritrovarsi con le loro autonomia, diversità e specificità, fruitori e soggetti fruitori di progetti che nascono per dare interpretazioni all'agire di soggetti profondamente differenti. Secondo tema, guardate che è un tema a cui credo moltissimo e su cui stresso moltissimo anche i nostri studenti perché ritengo che oggi il progetto si trovi a doversi rapportare e a dover fare sostanzialmente il proprio, a trovare un proprio riferimento con problemi che non possiamo pensare di risolvere esclusivamente utilizzando soluzioni applicate nel passato. I temi come dicevo prima sono spesso inediti, mai affrontati in termini di letteratura. Ci troviamo di fronte ad un'evoluzione della società che mette in evidenza questioni con cui non abbiamo mai fatto i conti nel passato e devo dire che quando ogni tanto nelle mie interlocuzioni con amministratori e colleghi negli ambienti in cui mi trovo a lavorare, quando mi sento dire: "qui da noi abbiamo sempre fatto che ...", Mi viene un po' di ansia e preoccupazione e quando vedo il ricorso alla

formulazione delle nostre soluzioni progettuali che si ancora in termini formali e sostanziali nel riproporre soluzioni progettuali applicate nel passato e che magari nel passato hanno dato anche ottimi risultati quindi non è una disconoscere la capacità del progetto di dare risposte ma il verificare e lo sperimentare che oggi la ri-applicazione meccanica di soluzioni che hanno funzionato nel passato non sempre è in grado di dare risposte ai nuovi problemi posti dalla città. Lo dico ai colleghi progettisti e a chi si occupa di architettura nella sua capacità di tradurre l'input che l'urbanistica fornisce nel progetto di architettura, oggi la chiave che secondo me dobbiamo provare ad utilizzare per invertire questo ragionamento è proprio la creatività ovvero provare ad interpretare dentro i nuovi contesti che la città ci offre capacità di dare risposte a modalità d'uso, atteggiamenti che noi abbiamo nell'uso della città diversi, a volte anche sostanzialmente diversi rispetto all'uso che facevamo delle nostre città nel passato. Mi è capitato in questi giorni di lavorare ad un bando di selezione per un concorso di idee su un parco giochi realizzato in una città vicina a dove ho la residenza, a dove risiedo e abito. Devo dire che la stragrande maggioranza dei progetti presentati parlavano di un parco giochi riferibile a bambini della mia generazione ovvero di quando io ero bambino, di quando io andavo sostanzialmente al parco giochi e venivo accompagnato al parco giochi con l'idea che al parco giochi trovassi una certa disponibilità di giochi, una certa disponibilità di strutture e soluzioni e che ogni volta che si andava al parco giochi le cose che avrei trovato sarebbero state le stesse. Penso che oggi le generazioni con cui ci confrontiamo in quella fascia di età abbiano bisogno di essere assecondate in un bisogno di novità che questi spazi devono produrre e ad esempio io penso che la reversibilità, la temporaneità, il tema della modularità e la configurabilità degli spazi siano temi ai quali non possiamo esimerci di rispondere. La riflessione che dobbiamo fare è provare a capire chi sono i soggetti che ci pongono delle domande e quali sono le domande a cui dobbiamo dare interpretazione e capire quali sono i nuovi strumenti che abbiamo a disposizione. Fatta questa digressione, torno ai temi individuati come temi di condivisione per l'incontro di oggi.

<< Carlo, hai ancora cinque minuti.

<< Penultimo tema, tutti gli interventi che progettiamo devono promuovere la bellezza e l'utilità della città e nella città. Ho sottolineato il tema "tutti gli interventi " perché c'è un tema di carattere paradigmatico, la nostra generazione, la mia generazione ha lavorato immaginando che il contributo che un intervento potesse dare alla città o meglio ancora dovesse dare alla città era misurabile in termini quantitativi attraverso il concetto di invarianza. Invarianza degli standard, del carico insediative e della complessità che si dava alla città in termini di trasporti o carichi aggiuntivi sulla rete dei servizi pubblici. Questo tema non lo possiamo più considerare un punto di arrivo e lo dobbiamo considerare un punto di partenza. L'invarianza dell'intervento rispetto alla qualità della città deve essere un punto di partenza da cui possiamo lavorare solo discostandoci e andando a migliorare la qualità che i nostri interventi possono generare e l'altro elemento è che tutti gli interventi di riqualificazione e tutti gli interventi di trasformazione urbana devono lasciare la città un po' meglio di come l'hanno assunta, meglio dotata rispetto quando il progetto si è attuato, utilizzando gli spazi marginali, utilizzando anche qui forme di sperimentazione dell'uso delle possibilità manutentive dei nostri elementi. Lo spazio pubblico è di tutti i cittadini e a questo spazio dobbiamo dedicare maggiore attenzione. Credo che sia un tema molto facilmente comprensibile dal punto di vista degli obiettivi che dobbiamo avere. Quando parliamo di spazio pubblico parliamo di città di tutti, a cui tutti i progetti devono dare un contributo e in cui tutti devono trovare il soddisfacimento delle proprie aspettative, luoghi complessi che si trovano a gestire modalità di fruizione diverse. C'è chi studia, chi passeggia, chi utilizza lo spazio di un'attività commerciale. Ogni progetto deve prestare attenzione alle esigenze degli abitanti, coinvolgerli nel progetto, spesso cittadini reagiscono spontaneamente trovando forme di uso della città non convenzionali e non tradizionalmente riconosciute nella gamma delle funzioni che la città è in grado di assolvere. Dobbiamo partire da esperienze che funzionano, dalle pratiche di uso della città per poter arrivare ad avere una città più sostenibile, una città che si anima e che sia capace sostanzialmente di trovare la propria dimensione di progetto. Da questo punto di vista, non possiamo guardare agli spazi nella città come a un elemento da trattare in modo discreto, attorno alla provocazione iniziale, c'è bisogno di tanta urbanistica e c'è bisogno di riportare l'insieme delle opere pubbliche ad un disegno che riusciamo a riconoscere come unitario. Vado rapidamente alle conclusioni con una citazione che vorrei lasciare come patrimonio di riflessione non solo per la giornata di oggi ma ambisco a che possa diventare patrimonio di riflessione per il corso. Nel 1967: per capire che una

risposta è sbagliata non occorre un'intelligenza eccezionale ma per capire che è sbagliata la domanda a cui ci si chiede di rispondere, ci vuole una mente straordinariamente libera, allenata e creativa. Così Joy. la fase che abbiamo di fronte soprattutto in quest'epoca di ripensamento dell'uso dei nostri spazi non è tanto capire se le risposte che ci vengono chieste sono più o meno adeguate ma capire se le domande che ci vengono poste sono più o meno adeguate al momento che stiamo vivendo. Grazie.

<< Grazie Carlo e grazie della relazione molto complessa e articolata. D'altronde l'argomento è di per sé complesso. Se posso fare una, non tanto sintesi perché è impossibile fare una sintesi ma far rilevare una parte secondo me molto significativa dei temi da te trattati visto il contesto in cui ci troviamo che parla proprio di città e spazi inclusivi, mi muoverei proprio dalle ultime parole che tu hai usato e dagli ultimi concetti che hai utilizzato. Hai detto di partire dalle pratiche d'uso quindi quanto l'uso degli spazi non solo pubblici ma anche privati sia un'indicazione essenziale e fondamentale per qualsivoglia progetto, e come questo sia particolarmente importante quando parliamo della città di tutti, dello spazio pubblico, inteso anche come bene comune e proprio perché lo possiamo anzi lo dobbiamo intendere come bene comune mi riallaccio alle domande che hai elencato ad un certo punto nella diapositiva e direi che, dal nostro punto di vista, quella più interessante e più significativa, direi più che interessante, più importante, è quella che ti sei posto: a chi appartiene la città? Qui, proprio con questa domanda, già formulando solo questa domanda, necessita una risposta che preveda un vero e proprio cambio di paradigma non solo in seno all'urbanistica che è un'espressione diretta peraltro della politica e del governo delle città ma in seno a qualsiasi attività di progettazione che riguardi l'ambiente costruito e non solo appunto della città come dici tu ma bensì dell'intero territorio che noi viviamo perché le sfide che ci vengono poste non sono solo quelle legate all'inclusione delle persone ma come dicevi tu le sfide sono anche la sostenibilità ambientale, la resilienza dei territori, la capacità di saper rigenerare e soprattutto questo progetto di saper regolare la frammentazione con cui dobbiamo fare i conti proprio per il rapido cambiamento che in seno alla società non solo produttiva ma che abita e compone la città e il territorio nel suo complesso avviene. Nei secoli scorsi non ci saremmo mai aspettati trasformazione di questo genere. Le domande verranno poste alla fine dei due interventi.

Passo la parola a Stefano Maurizio che brevemente presento. È libero professionista, laureato presso l'Istituto universitario di architettura di Venezia. È titolare dell'omonimo studio di architettura. Da oltre trent'anni svolge attività professionale con incarichi di progettazione e di direzione lavori relativi all'accessibilità di varie tipologie di edifici, Di riserve naturali, riserve e parchi. Hai lavorato piani per l'abbattimento di barriere architettoniche su viabilità, ed edifici, quelli che chiamiamo PAU e PEBA, presta servizio di consulenza a private in tema di accessibilità per il Comune di Venezia tramite l'assessorato ai servizi sociali. È docente e autore di numerose pubblicazioni ed è socio fondatore del CERPA Italia. La sua relazione verte sugli interventi di pianificazione inclusiva e sugli strumenti per valorizzarla. Grazie, Stefano. A te la parola. Ciao.

<< Ciao e buongiorno a tutti. Mi sentite bene? Almeno tu, Piera?

<< Sì, ti sento molto bene e alto. Io ho tenuto dietro anche alla chat e molti si lamentavano di non riuscire a sentire adeguatamente Carlo Peraboni precedentemente invece io ho sempre sentito tutto molto bene. Probabilmente ci sono problemi negli strumenti che vengono utilizzati a valle in sostanza. Non so come fare. Prego.

<< Un attimo, perché non vedo più lo schermo.

<< Non si vede, è come chiuso. Prova a rilanciarlo.

<< Io non sono un urbanista e tratterò un argomento più legato all'accessibilità e al benessere ambientale. Mi è stato chiesto di parlare degli argomenti per la valorizzazione degli interventi di valorizzazione inclusiva. Spero di riuscire a farvi vedere qualche intervento di pianificazione inclusiva partendo dalle normative in Italia che sono un punto di unione tra gli aspetti urbanistici e gli aspetti legati alla progettazione e alla realizzazione delle opere. Accenderemo alla legge 41-96, la legge che in Italia per la prima volta introduce i piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche, la legge 104 del 92 che amplia l'aspetto legato agli ambiti urbani, un accenno alla

legge della vostra regione, legge regionale dell'Emilia-Romagna 38-89 che parla di pianificazione urbanistica e alcune riflessioni sul PEBA, su che cosa è, con alcuni interventi e esemplificazione di interventi. Riflessioni generali che stanno alla base delle considerazioni che facciamo in questi incontri sono tristi considerazioni. Sono passati 52 anni dal primo intervento legislativo sull'abbattimento delle barriere architettoniche in Italia. Era il 19 giugno 1968. Sono passati 34 anni dall'obbligo da parte delle amministrazioni pubbliche di redigere i PEBA, e appunto l'articolo 32 della legge 41 del 28 febbraio 1986 nella sostanza era la legge finanziaria di quell'anno che introduceva l'obbligo da parte delle amministrazioni pubbliche e quindi non solo i comuni ma anche regioni e province o Asl, di redigere questo strumento. Sono passati 28 anni dall'obbligo di estendere questi PEBA agli spazi urbani. Queste considerazioni iniziali ci dicono che è stato fatto poco e che ancora molto c'è da fare ma che negli ultimi anni il tema della progettazione e dell'urbanizzazione che tenga conto dell'abbattimento delle barriere architettoniche è stata rilanciata dalla convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità, dai nuovi criteri dettati da ICF e da criteri che erano in discussione in parlamento fino a pochi mesi fa. L'idea è rilanciarli e alcune regioni hanno emanato normative per andare incontro a queste esigenze. Il PEBA lo consideriamo, e adesso ne parliamo più approfonditamente. Il PEBA è il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche, istituito nel 1986, con la legge quadro appena nominata, la 104-92 si nomina per la prima volta la parte urbana e quindi si parla per la prima volta di piano per l'accessibilità urbana, la normativa della regione Emilia-Romagna parla di piani di circolazione urbana e ho inserito anche il PUMS, una delle ultime novità dal punto di vista urbanistico che riguarda il piano urbano della mobilità sostenibile. Sempre più spesso, all'interno di questi ultimi sono richiamati proprio l'obbligo e l'esigenza di redigere una PEBA. Non è possibile fare, ormai non c'è più il PRG, ma un PUMS oggi senza che il Comune abbia redatto lo strumento per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Nella cassetta degli attrezzi, strumenti urbanistici per migliorare il benessere ambientale ci sta a tutti gli effetti anche il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche citando Iginio Rossi che così in un seminario aveva definito l'auspicio di trasformazione dei PEBA.

<< Se posso, rubo due secondi perché continuano a segnalare che molti partecipanti sono entrati con la password del webinar o con altri numeri e se non si rinominano così come è stato detto da Elisabetta Sofi e ripetuto da me anche all'inizio del webinar, non è possibile poi passare le informazioni per l'accreditamento in sostanza. Quindi sono pregati di uscire dal collegamento e rientrare facendo, dando nella mascherina che compare il loro nome e cognome nonché l'indirizzo e-mail che stanno utilizzando in maniera corretta. Grazie e scusate.

<< Il piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche è uno strumento che consente alle varie organizzazioni un controllo spazio-temporale degli interventi mirati al superamento delle barriere architettoniche. Consente una programmazione economica e organizzativa dell'intera operazione. I PEBA non coinvolgono soltanto le amministrazioni comunali ma anche tutte le altre strutture come regione, province o Asl. Il PEBA è sostanzialmente una verifica dello stato di fatto quindi una verifica degli spazi urbani, una individuazione con descrizione e classificazione degli ostacoli presenti all'interno e all'esterno degli edifici, quasi uno studio di fattibilità ai sensi delle ultime normative legate alla gestione del territorio con l'individuazione delle soluzioni tecniche relative è una stima di massima per il superamento. È quasi uno studio di fattibilità perché è facile, una volta redatto lo strumento, riuscire ad ottenere gli strumenti, c'è quasi una via pronta per reperire i finanziamenti. Inoltre lo strumento di programmazione che definisce le priorità di intervento negli anni, su questo tema. Altra battuta: obiettivo comune di noi tecnici e delle amministrazioni è fare in modo che i piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche non servano più. Se le amministrazioni avessero iniziato a lavorare quarant'anni fa e trent'anni fa su questo tema, non si parlerebbe più di andare ad analizzare le nostre città e il nostro territorio per andare ad individuare degli ostacoli che cambiano nel tempo come stiamo dicendo in questi seminari, cambia l'esigenza e la percezione degli ostacoli presenti nei marciapiedi e negli edifici delle città ma certo non saremmo qui a definire ancora in modo così preciso la sconnessione o l'attraversamento pedonale privo di segnalazioni tattili o l'arredo urbano sporgente o sconnesso o che dà fastidio a chi si sposta in genere con difficoltà o magari con le ruote di uno skate o di qualsiasi cosa si muova su ruote. Il PEBA deve diventare un facilitatore, mediando la citazione di ICF, di rigenerazione urbana e spero di farmi vedere qualche esempio a Venezia e a Verona, istituire con la creazione del PEBA

un ufficio EBA che si occupi della gestione del piano stesso. Molto spesso negli ultimi trent'anni i comuni che hanno redatto questo strumento si sono limitati a provarlo e a chiuderlo in un cassetto; la stessa normativa della legge 41 dava obbligo alle normative di redigere questo strumento ma non dava gli strumenti per la sua gestione. Scrivo l'esempio di Barcellona perché ad un convegno di molti anni fa dove erano presenti i sindaci o dirigenti dell'urbanistica e dei lavori pubblici di molte città importanti a livello europeo alla domanda: quanti sono i tecnici che nel suo comune, signor dirigente del Comune di Milano, si occupano di accessibilità? Rispondevano: ci sono quattro tecnici che si occupano di accessibilità. Nel suo comune, che poteva essere Roma o anche Parigi - per sparare alto? ci sono 15 tecnici. E lei, che lavora a Barcellona? Risposta: nella mia città ci sono 150 tecnici che si occupano di accessibilità. Questo esempio significa che nella città di Barcellona dopo le olimpiadi del 1992 tutti i tecnici delle amministrazioni comunali, dei lavori pubblici e del verde si sono occupati ovvero sono stati formati per parlare di accessibilità perché all'interno dei loro progetti e dei loro lavori il tema dell'accessibilità si è riportato al centro dell'attenzione. Altro spunto di lavoro o auspicio è quello di rendere obbligatorio in tutta Italia il limite di 10 anni per la conclusione dei piani per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Due anni fa, quasi esattamente due anni fa, a Verona, organizzato dall'Istituto nazionale di urbanistica e dal CERPA, ci fu un convegno molto interessante sul tema di rigenerare la città e i territori attraverso l'integrazione dei piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche. I seminari si sono svolti attraverso tavoli di partecipazione composti da professionisti e dirigenti delle pubbliche amministrazioni. Riporto alcune parole chiave per il futuro della pianificazione inclusiva emerse durante i lunghi lavori di partecipazione durati tutta la giornata e magari qualcuno dei presenti a questo incontro era presente anche a quello incontro di Verona. Le parole chiave ovvero gli spunti di riflessione sui quali poi riflettere e una volta tornati a casa alle proprie residenze e ai propri lavori, da approfondire, per migliorare la qualità dei PEBA, sono stati la formazione e l'informazione, tema accennato anche nella valutazione precedente, all'aumentare il livello di partecipazione da parte dei cittadini nelle evoluzioni e nella promozione di questi temi, la condivisione ad esempio tra i vari uffici tecnici non è possibile che i lavori pubblici non dialoghi non con gli addetti alla manutenzione delle strade o al verde pubblico, il coinvolgimento ancora assieme alla partecipazione delle varie categorie interessate ai vari temi, la sperimentazione come auspicio che il PEBA diventi occasione di sperimentare anche nuove tecnologie, anche la tensione

ai nuovi modi di muoversi nella città, il coraggio, qualche presente ha fatto notare che l'urbanistica in architettura spesso presenta mancanza di coraggio nell'andare a risolvere o rigenerare pezzi della città, aumentare certo la sensibilizzazione da parte sia dei tecnici progettisti o colleghi che da parte di tecnici e delle pubbliche amministrazioni e ancora la parola già sottolineata un po' di volte, la rigenerazione di parti della città e di parti della comunità. Bene, ancora dagli appunti di lavoro emersi durante quell'incontro, introdurre i fondamenti teorici dettati da ICF, ovvero, proprio per l'età delle normative sull'abbattimento delle barriere architettoniche a livello nazionale, e parlo anche della legge 13 del D.M. 236 ma anche della normativa che dice che i comuni devono fare i piani senza dare molti fondamenti teorici su che cosa vuol dire redigere un piano per l'abbattimento delle barriere architettoniche, approfondire gli aspetti tecnici legati alle disabilità sensoriali cognitive e ad altre forme di disagio; sollecitare un coordinamento con le normative legate alla sicurezza antincendio e alla tutela dei beni culturali ed ambientali. in questo momento sia il ministero dei beni culturali e ambientali che ha emanato delle linee guida molto più all'avanguardia e molto più moderne rispetto alle normative sull'accessibilità nel senso anche della sperimentazione.

- approfondire gli aspetti tecnici relativi alla progettazione accessibile del verde, con delle differenziazioni naturali rispetto al pensare ad un marciapiede nuovo in un quartiere delle nostre città

- definire meglio i ruoli e gli obiettivi degli assessorati regionali competenti, da chi dipende il PEBA, da chi deve iniziare l'attività per redigere una PEBA e spesso questa scelta avviene tra i lavori pubblici e le politiche sociali.

L'abbattimento delle barriere architettoniche, il PEBA, è uno strumento urbanistico legato sicuramente a mio modo di vedere più ai lavori pubblici che alle politiche sociali, allo scopo di promuovere la programmazione coordinata delle varie iniziative. Ancora appunti di lavoro per migliorare la qualità culturale sul tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche dal punto di

vista urbanistico:

- istituire centri regionali di documentazione per la formazione e l'aggiornamento sulle barriere architettoniche, e vi assicuro che sono pochissime le realtà in giro per l'Italia che hanno strutture di questo tipo. la settimana scorsa si citavano gli esempi del Friuli-Venezia Giulia, del Trentino-Alto Adige, del CRA in Toscana ma sono davvero poche le regioni che hanno centri regionali definite e destinati a sviluppare questi argomenti

- assieme ai centri regionali di documentazione, quelli di documentazione sugli ausili. L'altro risvolto della medaglia, quando l'ambiente non può adattarsi alle esigenze di ogni persona umana, l'uomo potrà adattarsi alle caratteristiche delle nostre città attraverso la conoscenza e l'utilizzo di ausili tecnici per la vita e per l'autonomia e la vita indipendente delle persone con disabilità. Poi, ammesso che ci siano questi centri regionali sugli ausili e sulla documentazione, avere una rete che negli ultimi anni ha iniziato ad esserci ma in modo quasi sperimentale a livello nazionale e il CERPA anche in questo senso fa da promotore e da guida a questi centri di documentazione regionale, a questo coordinamento, e continuare lo studio in atto con passaggi fino a pochi mesi fa tra la Camera e il Senato per l'aggiornamento delle normative sull'accessibilità in senso generale e di ammodernamento come si diceva prima ma anche dei PEBA come strumento fondamentale per la pianificazione accessibile.

All'inizio ho nominato una normativa della regione Emilia-Romagna sui piani di circolazione urbana. Una piccolissima legge ancora datata 1989, gli anni in cui uscirono le normative sulla progettazione accessibile, legge 13- D.M. 236, in quell'anno la regione Emilia-Romagna si era sbilanciata dicendo che i comuni dovevano redigere dei piani di circolazione urbana e dava alcune indicazioni sulla tempistica nella presentazione di questa domanda, i piani di circolazione urbana dovevano individuare prioritariamente dei percorsi urbani da rendere accessibili quindi era molto più avanti rispetto anche all'uscita della 104 che avviene nel '92 e che questi piani di circolazione urbana sono approvati dal consiglio comunale, prima adottati e poi approvati e costituiscono una variante agli strumenti urbanistici vigenti. Non credo che moltissimi comuni, anche in Emilia-

Romagna, abbiamo da una parte approfittato dei finanziamenti emanati dalla regione e poi approfondito il tema dei piani di circolazione urbana che comunque sono oggi obbligatori oggi per i comuni con più di 5000 abitanti.

Piccola digressione. Ho cenato al mondo che sta cambiando e che sta evolvendo e a quanto questo cambiamento del modo di muoversi nella città deve andare ad influenzare anche i piani di abbattimento delle barriere architettoniche. Per esempio pensando a segway, scooter elettrici, monopattino elettrici o qualsiasi cosa si muova su ruote, fa sì che in qualche modo l'attenzione alle fughe ad esempio tra una pietra in trachite, o cubetti di porfido o dislivelli di pochi millimetri presenti anche nella maggior parte dei nostri centri storici diventino oggi fondamentali per fare sì che il benessere ambientale e la facilità nello spostarsi sulle ruote elettriche diventa davvero centrale nel rivedere la città anche dal punto di vista delle scabrosità del terreno o delle piccolissime sconessioni. Parallelamente al nuovo modo di muoversi nella città c'è anche una enorme espansione nella ricerca e nell'utilizzo di ausili tecnici che consentano o che possono consentire alle persone con disabilità di muoversi in perfetta autonomia all'interno delle nostre città anche se queste presentano dei centri storici o delle sconessioni o materiali anche pregiati ma non pensati all'epoca per essere percorsi sulle ruote. Parallelamente alle novità tecnologiche che ci sono nel muoversi in giro per la città, ci sono tecnologie e possibilità nuove oggi di muoversi anche per le persone con disabilità. Una delle analisi critiche è quello che i PEBA non debbano essere solo analisi della situazione anche progettazione attiva nel migliorare la qualità dei tratti urbani. Ancora, che spesso questi PEBA non sono integrati nel sistema della pianificazione urbanistica. Non a caso non abbiamo sentito parlare di PEBA quando si parla di pianificazione quindi farli rientrare nella pianificazione esattamente con l'approvazione... ad esempio in Veneto ci sono i piani di intervento pure i PUG, quindi far rientrare i PEBA nell'adozione da parte della giunta comunale poi l'approvazione, diventa un elemento obbligatorio e di espansione. Vi faccio vedere qualche esempio di utilizzo di strumenti informatici per la redazione di alcuni piani di abbattimento delle barriere architettoniche. Il primo che vi faccio vedere è proprio il PEBA della città di Verona, redatto da Leris Fantini e dal sottoscritto, con una serie, vi racconto un po' come fatto questo PEBA informatico. Nella sostanza si utilizzano degli strumenti informatici che sono dei database dove si

compilano con una codificazione, ad esempio la U rappresenta la sconnessione in un tratto di strada, e la percorrenza di tutte le vie, i marciapiedi della città di Verona, per andare poi ad analizzare ogni singolo ostacolo che viene codificato. La codificazione, ovvero quel numero U277 presente qui significa contemporaneamente individuazione dell'ostacolo, in questo caso la sconnessione, ma anche la proposta di soluzione ma anche la quantificazione numerica o metrica della superficie e dei metri quadri e la quantificazione economica della spesa per andare a superare questo ostacolo. Quindi la scheda, adesso provo a farvi vedere uno strumento.

per farvi capire quanto questa via del centro storico di Verona sia importante all'interno della programmazione del PEBA generale, ci sono delle schede di analisi che a seconda della presenza di destinazioni di uso particolari come asili o scuole o uffici statali e comunali e uffici per il culto, a seconda del numero di questi edifici va ad aumentare con un algoritmo l'importanza rispetto alle altre vie della città. Oltre alle considerazioni sulle destinazioni d'uso viene inserita la presenza di persone con disabilità, anziani non autosufficienti e il tipo di traffico pedonale e veicolare e i cambiamenti rispetto al piano urbano del traffico presente nel territorio.

Questa è una simulazione, un brevissimo video dell'ipad con cui giriamo. io simula la schermata e vedo che Cercola via. Digito via 4 novembre vado a cercare la via e ognuno di questi tasti prevede l'apertura di una tendina dove vado a modificare il codice. In questo caso, rimetto questo codice U270 che rappresenta una calitoia con le maglie molto larghe, gli spazi, eccetera, e vedete che viene fuori automaticamente la cifra. Indico il materiale con cui è stata realizzata e contemporaneamente apro lo schermo e si fotografa l'ostacolo e questa è la parte destra dello schermo mentre nella parte sinistra si apre il gis geo-referenziato e a quel punto, quanti minuti ci ho messo per fare questa operazione? Metto lo stesso codice, un codice unico che identifica nel database e l'operazione è fatta. Una simulazione di un minuto per individuare l'ostacolo ma che, inserita nel sistema gis da una parte e nel database all'altra, mi consente di fare una serie di analisi territoriale molto interessanti, ovvero, una volta redatto il PEBA, con la simulazione della programmazione degli interventi, in questo caso nel comune di Motta di Livenza dove è stato fatto il PEBA l'anno scorso e individuato la shape che il Comune ci ha fornito, la zona del centro storico,

del centro di Motta di Livenza, con le vie individuate dall'amministrazione e oggetto dell'intervento di analisi, indicato qui in azzurro, e nella parte centrale, possiamo vedere che cliccando nella parte sinistra i vari step delle priorità di intervento si possono evidenziare, si può evidenziare come nel corso degli anni i vari piani, le varie procedure e i vari interventi vengano a sommarsi fino a raggiungere quella che viene definita una ragnatela di accessibilità e benessere ambientale partendo dalle priorità più alte nell'abbattimento delle barriere architettoniche, questa è l'azione concordata con il Comune di Malta di Livenza e si vede concretamente nella sostanza come va a modificarsi la città nel corso degli anni con una serie di analisi delle vie, quella con i pallini rossi erano le linee appunto prioritari rispetto a queste blu che sono vie dove è stata semplicemente fatta l'analisi ma una volta fatta l'analisi si è scoperto che non sono le vie prioritarie. Passo a farvi vedere qualche esempio concreto. La trasformazione da tutto quello che è l'analisi di un PEBA e ad esempio per Verona è stato importante il paragone con i cantieri aperti nella città ovvero con utilizzo del gis, delle shape e delle query che si possono fare al sistema operativo, questo viene ad indicare, se lo sovrappongo con i cantieri esistenti, al fatto che ogni mattina in qualche via, in qualche quartiere delle nostre città c'è un cantiere e con l'adozione di questi strumenti diventa quasi automatico che la manutenzione ordinaria o straordinaria da fare comunque per tantissime altre questioni in quella via ad esempio con il rifacimento delle fognature o l'inserimento della fibra ottica o qualsiasi altro tipo di intervento fatto su questo strumento, si può sicuramente migliorare la qualità senza dover destinare finanziamenti ad hoc per l'abbattimento delle barriere architettoniche. Quindi il giorno dopo in cui il PEBA viene adottato si può vedere una trasformazione quotidiana di tratti di città soggetti a qualsiasi tipo di intervento. Figlio del PEBA di Mestre di qualche anno fa è stato proprio questo progetto di modifica della città, di rigenerazione della città. Dal piano di abbattimento delle barriere architettoniche di Mestre era uscito che questa via Olimpia, questa piccola via asfaltata ma larga solo 3,5 m dove passavano sia macchine nei due sensi di marcia sia pedoni è una via di una importanza strategica notevole. Qui era presente l'ospedale. Da questa parte il progetto della stazione ferroviaria e metropolitana di superficie e da questo lato l'ingresso al centro di Mestre, alla Piazza ferretto e alla stazione ferroviaria. Ebbene, in questa via passavano moltissime persone ed era caotico ed impossibile pensare ad una soluzione in sicurezza e una soluzione accessibile di questa via. Non era possibile realizzare dei marciapiedi in sicurezza e non era possibile cambiare le destinazioni d'uso. Questa era la via e questo era

l'ingorgo. Alla fine di via Olimpia c'era un grande parcheggio, il più comodo per entrare nell'ospedale. Il PEBA evidenzia che via Olimpia è la via prioritaria dove intervenire per abbattere le barriere architettoniche. Figlio del PEBA è stato questo progetto di realizzazione di un nuovo percorso che non esisteva prima quindi all'interno di un parco storico di Mestre e cioè il passaggio dal parcheggio di via Olimpia fino ad arrivare a via Antonio da Mestre che permetteva l'accesso all'ospedale in modo sicuro. Quindi il PEBA è generatore di miglioramento della qualità urbana di questo tratto di città da via Olimpia quindi si passa alla realizzazione di questo nuovo percorso lungo il Marzenego, canale esistente e con la realizzazione di uno ponticello ciclopedonale da una parte e dall'altro si otteneva questo risultato di migliorare la qualità in sicurezza e accessibilità di questo tratto della città. I materiali di fondo sono del calcestruzzo architettonico e anche qui con la soprintendenza all'inizio è stata una battaglia ma alla fine è la soluzione migliore considerando proprio questo tratto di città, un nuovo tratto urbano e non nel verde. Quindi qui vediamo la realizzazione dei: con alcune caratteristiche interessanti come la differenziazione cromatica o l'inserimento della caditoia nella parte centrale del percorso che serve al far defluire le acque perché la pendenza era minore all'1% e quindi c'era necessità di questa caditoia che però fa anche contrasto cromatico con le due piste laterali. Altro esempio che mi è stato chiesto di portare, un intervento sempre figlio del piano di abbattimento delle barriere architettoniche della città di Venezia immaginato dall'opinione pubblica come un'unica grande barriera per la presenza dei 144 ponti presenti che nell'immaginario sono molto difficili da affrontare per una persona anziana o per chi usa i trolley o il bastone ma conoscendo chi usa la città e il trasporto dedicato una visione urbanistica delle varie zone legate al trasporto pubblico evidenziate proprio dall'PEBA e la necessità di dare sviluppo e seguito al PEBA secondo le priorità enunciate dal PEBA stesso e poi l'informazione. È inutile il lavoro fatto sulle opere pubbliche e su rifacimento di qualche ponte se non c'è l'informazione corretta da dare sia ai cittadini sia ai turisti quindi, questo giusto per ricordare e ricordarci la difficoltà di muoversi per tutti in questa città incredibile, si passa però alla conoscenza della città e quindi semplicemente sapendo dove sono gli approcci rispetto alle zone strategiche, si trasforma in un'isola sempre più verde. Ci concentriamo sul progetto a riva delle zattere dove ci sono zone verdi e rosse, alcune raggiungibili dai trasporti pubblici e altre assolutamente chiuse e non superabili, non raggiungibili se non attraverso il trasporto privato. Da quando è uscito il PEBA e tutte queste considerazioni che stiamo facendo sono un po' figlia del

fallimento culturale più importante del secolo cioè il ponte di Calatrava, di cui non parliamo adesso ma quando vorrete, da quando è stato fatto il ponte in modo non accessibile e non sicuro, sono nate tutta una serie di politiche urbanistiche e di lavori pubblici per migliorare la qualità dell'accessibilità della città. Quello di cui ci siamo occupati noi due anni fa è stato proprio un progetto derivato dal PEBA e queste sono le analisi o le indicazioni che aveva il PEBA sulla priorità-necessità prioritaria di sistemare l'accessibilità di alcuni ponti e lo spunto iniziale è stato quello di ripercorrere nella città di Venezia alcuni punti -ponti presenti lungo il trattino della Venice Marathon, il tentativo di unire il tratto, dove per realizzare la maratona venivano realizzati 12 ponti provvisori con un tubo giunto è una pavimentazione molto rumorosa quindi degli aspetti molto negative, l'idea iniziale era tenere delle rampe a terra non solo per il giorno o i tre giorni di svolgimento della manifestazione ma l'intuizione legata al PEBA era mantenere queste rampe per molto più tempo, si è passati dai tre giorni 15 giorni al mese ai sei mesi ai nove mesi finché ad un certo punto alcuni comitati di cittadini hanno proposto di lasciare tutto l'anno le rampe e con le rampe la città di Venezia migliora l'accessibilità. L'idea era trasformare le rampe provvisorie e labili della maratona in rampe che potessero avere un aspetto migliore. Gli attori coinvolti sono stati la soprintendenza, l'amministrazione comunale, l'ufficio EBA a cui ho accennato prima quindi un'esigenza che accanto al piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche ci siano anche degli uffici sensibilizzati e attenti allo sviluppo e alla realizzazione di questo intervento. Naturalmente anche per le persone disabili, in questo caso le associazioni di mamme con passeggini, le associazioni dei commercianti e degli albergatori che hanno capito come il rendere più facile spostarsi per la città e rendere più raggiungibile alcune aree non poteva che migliorare la qualità e l'aspetto economico dell'ingresso nei loro negozi o alberghi. Infine la Venice Marathon, ente che organizzava la maratona. Nella descrizione di questo progetto si sono individuate le criticità della rampa in tubo giunto, era una rampa continua e senza sosta, per necessità di ISAF, cioè di chi gestisce le maratone a livello internazionale, non poteva andare bene e con una serie di compromessi con le associazioni con l'associazione atletica leggera si è trovata una soluzione che permettesse sia agli atleti durante la maratona sia al resto dei fruitori durante l'anno di avere una sosta che tra l'altro rendeva la rampa fuori norma da tutti i punti di vista. Con l'aumentare del tempo di mantenimento della rampa la soprintendenza storcava il naso sull'utilizzo di materiali molto diversi, dalla plastica al legno alle strisce antisdrucchiolo; la manutenzione diventava

complessa e costosa, la durata nel tempo del tubo giunto che si ruggiva molto non è stata fatta per la nebbia salina presente per molto tempo nella città di Venezia e questa provvisorietà che andava da pochi giorni a quanto? L'idea e la sfida dell'amministrazione comunale è quella di tenere fisse queste rampe e quindi l'idea di avere un prodotto che rispettasse tutte queste caratteristiche e che per la soprintendenza doveva avere caratteristiche di contemporaneità, leggerezza, trasparenza, non doveva nascondere nulla della città, ma anche modularità e facilità di manutenzione in modo che si possano utilizzare le rampe anche per altri eventi, in altri ponti e lungo tutto il periodo dell'anno. Riporto questa immagine perché una delle discussioni più importanti sulla realizzazione delle nuove rampe si riferiva alla pendenza massima raggiungibile in un progetto pubblico come questo. Metto quest'immagine anche perché questo è un aiuto ai presentirispetto al questionario finale quindi riporto la pendenza massima ammissibile dalla normativa nazionale e quindi nella 503-96 che riprende i criteri del punto 4.08 del D.M. 236 che oggi è possibile a livello nazionale arrivare a delle pendenze che sono dell'otto o del 9% e fino ad una lunghezza aumentabile nell'esempio di questo schema che ritrovate nella normativa, al 10% fino a 6 m e al 12% per rampe fino a 3 m di sviluppo lineare. Perché faccio questa considerazione? Perché nel tempo, dalla necessità dove non si sa chi ci va a camminare, comunicazione che abbiamo sempre dato come CERPA e come CRIBA, più bassa la pendenza, meglio. Molte regioni hanno abbassato il limite al 5% ed è sacrosanto pensare a questa percentuale di pendenza dove non si sa quale sarà la destinazione d'uso. Fatto sta che in un luogo delicato come Venezia dove si vorrebbero le rampe al 25% per ridurre l'impatto sulle fondamenta e anche perché pensare a rampe con una pendenza del 5% significherebbe fare un unico tappeto sulla riva delle zattere, ad esempio, impossibile da affrontare proprio dal punto di vista dei metri lineari di esposizione delle rampe. Queste sono solo alcune caratteristiche dimensionali dettate dalla normativa, dalla soprintendenza dall'amministrazione comunale. Si è poi deciso per una larghezza della rampa di 200 cm, pari a 2 m perché possa essere utilizzata anche durante la maratona di Venezia. La pendenza deve essere più bassa possibile ponendosi il limite di non superare la pendenza percentuale massima imposta dalla normativa in senso generale quindi 9-12%. La lunghezza massima di ogni rampa non poteva superare i 10 m, il parapetto, la soprintendenza diceva solo dove necessario è un corrimano da 3,5 a 4 cm. I concetti utilizzati nell'approvazione del progetto sono stati quelli che siccome ci si è spinti al limite della normativa, si è usato il concetto di deroga, di soluzioni tecniche alternative, di

accessibilità equivalente presente nella convenzione internazionale ma anche nell'articolo sette della legge 13 ad esempio e il concetto di accomodamento ragionevole già citato nella convenzione Onu. Sono stati riparametrati in vari ponti che dovevano essere ristrutturati e riconsiderati i parametri vecchi con i tubi giunti e quelli nuovi di lunghezza e pendenza. La soprintendenza ha chiesto all'amministrazione di realizzare un prototipo e di procedere con un tipo di progettazione partecipata. È stato realizzato in cantiere un prototipo.

con alcune indicazioni di progettisti e dei fruitori della rampa sono state fatte le scelte finali e definitive. Questo è il prototipo che aveva una pendenza del 10% e la divisione in quattro tipi di materiali diversi come pavimentazione di base e quattro tipi di parapetti diversi da far analizzare e codificare sia alla soprintendenza sia ai partecipanti a questi incontri di partecipazione. Queste sono alcune immagini degli incontri di partecipazione dove la scelta sui parapetti e sul fondo è stata analizzata e con stupore anche mio la rampa provata da persone che utilizzano deambulatorio o carrozzine manuali o elettroniche o girelli - ovviamente con le carrozzine elettroniche è ancora più facile, nessuno ha vietato sulla pendenza, anzi, le associazioni dei comitati dei cittadini in qualche modo hai finanziato che una pendenza dell'8-9 -10 o 11% era preferibile a quello che negli ultimi anni è stato sperimentato a Venezia ed è il gradino agevolato ovvero un gradino con una pendenza doppia e un dislivello di qualche centimetro di alzata all'inizio di ogni gradino. Con stupore personale ma anche dei tecnici del Comune, chi utilizza una carrozzina manuale ed è accompagnato, non ha il problema della pendenza che arriva ai livelli massimi ammessi dalla normativa, chi utilizza una carrozzina elettronica figuriamoci riallacciandomi alle novità tecnologiche e alle nuove capacità da parte di chiunque quindi il monopattino elettrico come esempio ma anche il threeeride legato alle carrozzine, la nuova mobilità, per questo nuovo tema generale del risparmio energetico e del benessere ambientale ma anche del trasporto privato supera con più facilità anche rispetto le considerazioni che si facevano qualche anno fa quindi l'approvazione di questa pendenza un po' al limite. Con alcune caratteristiche legate alla manutentibilità oppure come era fatta la rampa e alla fine di un processo durato un mese e mezzo si è arrivati alla conclusione che la soprintendenza ha avuto vedere i progetti in cui mi faccio vedere la differenza tra quello che esisteva prima ovvero la rampa in tubo

giunto e il render della nuova rampa.

<< Hai ancora pochi minuti.

<< Quindi dai progetti della rampa fino alla realizzazione. Questa è la rampa realizzata finale e oggi a Venezia trovate questo tipo di soluzione. Se si fa fatica a vederla significa che uno dei criteri imposti dalla soprintendenza e quindi la trasparenza nel progetto, è stata raggiunta. Questo è il particolare con questa rete realizzata a Bolzano particolarmente elegante e trasparente. Se riesco faccio vedere l'ultimo progetto. È ancora la realizzazione dell'accessibilità nel tratto del tram di Venezia, il TRAM è una nuova infrastruttura di trasporto pubblico su gomma e rotaia. Il PEBA di Mestre considera ancora il percorso del tram come uno degli strumenti di mobilità più importanti. Utilizzare quest'opera, che ha sconvolto la viabilità e il rifacimento dei fondi stradali delle vie interessate all'intervento è stato il motivo per ripensare, riqualificare la città anche dal punto di vista dell'accessibilità pedonale. Pedonalità che ha preso in considerazione tutti i tratti raggiunti dal tram e tutti gli esercizi pubblici importanti raggiungibili dal tram stesso. Ancora, gli attori di questo progetto vanno dai vari uffici del Comune di Venezia alla ditta che ha realizzato quell'opera fino all'ufficio EBA; il tram di Mestre e Venezia qualcuno dice che sembrano ali di gabbiano ma posso dire velocemente che il tram di per sé è uno dei trasporti pubblici più inclusivi, i dati metrici e meccanici sono che ha una banchina alta 23 cm da terra e con una fermata di questo tipo si ottiene una complanarietà perfetta con una distanza tra il marciapiede e il mezzo di pochi centimetri se non millimetri. Fa quindi in modo di essere un mezzo inclusivo che fornisce anche segnalazioni sonore e che ha permesso di riqualificare anche certi tratti di Mestre. Faccio vedere un esempio di come era prima un passaggio pedonale di fronte ad una scuola, molto pericoloso per l'uscita dei bambini e con dei ragionamenti urbanistici che migliorano la qualità e la sicurezza della città e che tengono conto anche dei dislivelli e anche della percezione a terra da parte dei non vedenti o ipovedenti; e così si continua anche con alcuni esempi di rigenerazione urbana fino ad arrivare ai nuovi progetti non ancora realizzati ma avviati nei prossimi anni cioè il collegamento ai grandi parchi urbani presenti nella città e quindi dal raggiungimento della fermata dell'autobus al parco

San Giuliano fino ad alcuni parchi più piccoli e limitati della città. Grazie per l'attenzione.

<< Grazie, Stefano. Penso che si sia ben capito come un piano per l'accessibilità urbana o PEBA possa intervenire per rigenerare lo spazio pubblico e rendere fruibile qualsiasi ambiente urbano. In modo particolare vorrei sottolineare alcuni elementi essenziali della tua relazione, il tema della partecipazione tra uffici, associazioni della disabilità ma non solo che possano esprimere le proprie esigenze. Scusate, non so, è arrivato un messaggio che non ho capito... Tutto il tema che riguarda la necessità di avere strumenti univoci e facilmente individuabili anche in relazione agli interventi da farsi e come questa programmazione debba essere integrata con le altre programmazioni che riguardano il territorio di riferimento e integrata alle manutenzioni straordinarie che vengono quotidianamente fatte sul tessuto urbano. In più c'è il tema che è stato rilevato nei passati moduli, sia quelli dei liberi professionisti sia quelli dei tecnici delle pubbliche amministrazioni, dell'accomodamento ragionevole. Credo che quanto hai mostrato con l'esperienza di Venezia e l'adeguamento dei ponti sia un attimo esempio di cosa significa accomodamento ragionevole ovvero trovare quella mediazione della salvaguardia di un tessuto storico importante e rappresentativo e contemporaneamente della sua manutenzione delle risorse mette a disposizione per realizzare opere di abbattimento delle barriere architettoniche. Passerei alle domande, quelle che ho visto a mano a mano provenire dalla chat. Inizio con Carlo Peraboni.

la prima, più che una domanda, è quasi una provocazione. La città non soddisfa il benessere delle persone. Con la civiltà del digitale si può benissimo non spostarsi per andare a lavorare. Cominciamo a restaurare i piccoli borghi e a ripristinare i nostri paesaggi potenziando i collegamenti, decentrare e delocalizzare, l'urbanistica è morta dal mio punto di vista." Questa è la prima domanda

<< devo dire che un tema in questi giorni è emerso in maniera forte, il ritorno ad una densità differente, a un modo di vivere differente. Devo dire che l'urbanistica, che sia morta o meno si potrebbe discutere, il tema non mi mette particolarmente angoscia. Mi mette angoscia che non sono morte le domande cui gli urbanisti dovrebbero dare risposta, quando si dice ripristinare il

paesaggio significa un'azione di pianificazione che non può avvenire e questo dobbiamo metterci chiaramente in testa, per una congiunzione astrale positiva in cui tutti si trovano ad operare in maniera congiunta e finalizzata ad un obiettivo. Ci vuole una dimensione strategica e di pianificazione che consenta di mettere in evidenza quali sono i vantaggi nella città. Anche qui le ricerche internazionali a cui possiamo attingere dal punto di vista della consapevolezza ci dicono che il consumo energetico del vivere distribuiti è molto più alto del consumo energetico del vivere in termini concentrati e quindi forse si tratta di capire qual è l'esito delle attività urbane a cui vogliamo tendere e come farlo al meglio. Che sia morta l'urbanistica può essere ma non è morta la domanda a cui l'urbanistica tentava di dare risposta, del vivere insieme sul valore del lavoro digitale, dello smart working... È da tempo che ormai faccio lezione solo on-line e ho vissuto questo periodo in condivisione con mia moglie e con mia figlia.

È un periodo in cui sto soffrendo tantissimo l'isolamento del vivere da solo la mia attività. Sono stato in università l'ultimo giorno il 21 febbraio e ho trovato sul treno di rientro da Mantova la fuga da Codogno per cui ho fatto l'ultimo tratto con chi fuggiva dalla zona rossa. Dal 21 febbraio non sono più uscito di casa. Il 21 giugno saranno quattro mesi che sono collegato tutto il giorno con il computer per la mia attività didattica. Devo dire che ci sono indubbiamente dei vantaggi, in questo momento non sono in assetto da ufficio ma porto le ciabatte ai piedi. Però devo dire che pensare di affidare il futuro delle nostre vite allo smart working mi sembra una operazione un po' forte su cui qualcosa dovrei dire dal punto di vista dell'immaginare il futuro. In questo gioco di capire le risposte e le domande posso dire che l'urbanistica potrà anche morire ma non muoiono le domande a cui dare risposta. Speriamo di poter cambiare il nome alla disciplina e farla diventare più affascinante.

<< Passo alla seconda domanda: vorrei chiederle una puntualizzazione sugli usi del passato degli spazi urbani. Personalmente ritengo che possiamo imparare qualcosa dal passato. Per esempio cinquant'anni fa non era così disdicevole sedersi sui gradini di un sagrato. Oggi sembra un tabù. Qui entra in ballo tutto il tema delle città turistiche che diventano degli scenari...

<< Ci sono due elementi che io tendo a sottolineare come importanti. Il primo è la misura della pressione dell'uomo sull'ambiente urbano. È chiaro che tre persone sedute sul sagrato per alcuni minuti della giornata probabilmente rappresentano un modo di fruire dello spazio pubblico sostenibile. 300 persone che sistematicamente soggiornano, abbiamo in mente trinità dei monti o tanti altri luoghi affollati delle nostre città, è un altro. Però mi intriga rispondere alla domanda rispetto al passato perché è un tema su cui ho lavorato molto in questi anni. Sono assolutamente convinto che abbiamo avuto la grande fortuna di ereditare dal passato negli spazi pubblici che erano stati costruiti in contesti sociali e di funzionamento urbano completamente differenti. La domanda è: abbiamo ereditato questi spazi dal passato e li dobbiamo mantenere, li dobbiamo utilizzare con grande attenzione e cura. Il problema è quando costruiamo interventi di nuova urbanità. La domanda un po' provocatoria che faccio è: quando arriviamo a costruire interventi di nuova urbanità anche a seguito di rigenerazione, riqualificazione, i modelli dello spazio pubblico che proponiamo in questi progetti debbono necessariamente rifarsi ai modelli dello spazio pubblico che abbiamo ereditato? E qui si apre la discussione, probabilmente ci sono degli elementi che possiamo recuperare. Ogni tanto racconto ai miei studenti che sono di una generazione di urbanisti che ha ammesso l'anfiteatro in molti piani perché c'era l'idea che l'anfiteatro potesse rappresentare il luogo dove sedersi e socializzare. Devo dire che l'anfiteatro è stato utilizzato per tutto ma non per le finalità per cui noi immaginavamo potesse servire nelle città contemporanee. Da questo punto di vista dobbiamo prestare grande attenzione a quello che abbiamo ereditato ma grande attenzione a quello che facciamo dal punto di vista progettuale per le nuove soluzioni che pensiamo per la città.

<< Grazie.

<< Grazie a voi.

<< Ci sarebbe un'altra provocazione ma prima passo alle due domande giunte a Stefano. Eventualmente su questa piccola provocazione che è arrivata, se ci sarà tempo risponderai altrimenti la pubblicheremo. Per quanto riguarda Stefano Maurizio "sarebbe interessante introdurre

come elemento di valutazione favorevole dei piani urbanistici attuativi, piani particolareggiati di iniziativa privata fuori RER. la presentazione di una planimetria che assevera il rispetto dell'abbattimento delle barriere negli spazi di cessione futura al pubblico ma anche degli spazi privati più significativi. Che cosa ne pensa?" Devo rileggerla? accendi l'audio.

<< succede molto spesso, da noi si chiamano piani di lottizzazione o piani privati che poi cederanno le aree al Comune, quindi anche i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali. Questo è risultato un punto critico negli ultimi anni perché l'attenzione della progettazione privata per uno spazio di lottizzazione di iniziativa privata si scontra con la cessione al Comune e con spazi che diventano a tutti gli effetti degli spazi e quindi l'attenzione ai piccoli dislivelli negli attraversamenti pedonali fino alla perfetta complanarietà richiesta dalla normativa è difficile da valutare in un disegno di scala 1:500 oppure 1:200 ma vanno a scontrarsi con l'effettiva realizzazione di questi dislivelli o pendenze trasversali, altra barriera subdola da controllare a livello urbanistico dei piani attuativi ma anche per vedere bene secondo me oltre ad una più attenta autocertificazione del progettista, una attenzione verso la tendenza che arriva solo con la formazione dei colleghi progettisti e dei colleghi delle pubbliche amministrazioni e dei dirigenti che devono ricevere questi spazi assolutamente non attenti indi nello spazio pubblico progettato per il pubblico c'è una maggiore attenzione mentre nei piani di lottizzazione, li chiamo così perché arrivo dal Veneto- questa caduta di stile ad esempio con le scelte a volte davvero cervelotiche delle segnalazioni tattili a terra dove ogni progettista si sbizzarrisce e questo porta a interventi non unitari.

<< La seconda domanda è molto diretta sul progetto di Venezia perché è arrivato in quel momento e chiede: "i materiali di finitura".

<< I materiali di finitura delle rampe, dopo lunga e intensa valutazione da parte della progettazione partecipata, si è scelto un cemento- compresso di una ditta chiamata DUCTAL, che ha brevettato questo cemento con uno spessore molto limitato, con delle fibre rinforzate in acciaio e che permetteva una estrema leggerezza e una percezione visiva simile alla trachite presente nelle fondamenta. Pesantezza e scelta dei materiali dovuta anche al rumore, al riverbero ad esempio

dei carrelli, dei trolley, anno sarebbe piaciuta una passerella di legno ma non c'è confronto con la silenziosità di questo tipo di materiale trattato con una specie di silicio, per garantirne l'antisdrucchiolo e la silenziosità, è stata questa la scelta vincente anche rispetto all'acqua grande avvenuta quest'anno, uno dei pochi elementi rimasti lungo la riva delle zattere è stata proprio questo elemento che ha resistito all'evento catastrofico che ha spazzato via da quel luogo anche le edicole dei giornali. Siamo stati contenti della scelta non nostra ma dell'équipe che ha proposto la scelta.

<< Ci sarebbero altre due domande per Carlo. Ho visto l'ora, però, e molti la scorsa volta si sono lamentati di aver visto il modulo finale dopo le 17 per impegni pregressi. Io le leggo semplicemente. Non chiedo una risposta in questo momento. Semmai se puoi mandarcela per iscritto pensiamo ad inviartele. Dopo le pubblichiamo sul sito come ho detto all'inizio della presentazione. 1) A Pompei, una delle città più conosciute al mondo, non abbiamo ancora un puc, il prg è del 1979, quale urbanistica vogliamo parlare? 2) Quando urbanistica smetterà di esprimersi cubando e devolverà sviluppo sostenibile?

<< belle domande.

<< Te le invieremo perché tu possa scrivere una risposta e pubblicheremo le risposte sul sito. A questo punto non posso fare altro che raccomandare ai partecipanti e alle partecipanti di compilare il modulo che chiedo venga immesso, il questionario da compilare. Come dicevo all'inizio, questo è l'unico questionario. Da qui in avanti utilizzeremo solo questa modalità per accertarci che, appunto, i presenti siano realmente presenti e sarà passato sicuramente agli ordini e ai colleghi professionali per l'accreditamento. Nel caso in cui qualcuno non lo vedesse per problemi di connessione, ho visto anche durante il collegamento odierno che alcuni hanno avuto problemi di connessione, si sono sconnessi e in pratica c'è stato un calo nella connessione quindi nel caso in cui non riuscisse a vederlo, scrivete alla e-mail del CERPA, cerpa@cerpa.org e lo fate presente. Se lo scrivete immediatamente è la cosa migliore in modo tale che noi dopo acquisteremo che eravate comunque presenti. Non mi resta altro da fare, questo modulo resterà in visione per una decina di



minuti o anche più se necessario. Scorretelo perché le domande sono circa una decina. Quando arrivata in fondo cliccate sull'ultimo tasto verrà inviato. Dopo potrete uscire dall'aula cliccando su leave. vi ringrazio per la partecipazione. Ringrazio in modo particolare Stefano Maurizio e Carlo Peraboni per le relazioni che non tocca a me dire che sono state ottime visto che abbiamo scelto noi voi quindi non avevamo dubbi al riguardo. Quindi grazie e alla prossima.

<< Grazie a tutti, è davvero un piacere.

<< Un saluto a tutti, grazie a voi.