

Università di Bologna
Scuola di Ingegneria e Architettura
Corso di Laurea in Ingegneria Edile-Architettura
A.A. 2015-2016

#Pensare
#Think

Tesi di Laurea in Urbanistica di
Valerio Francia

MUP

Mapping Urban Perception

Metodi di indagine della vita pubblica
per il progetto urbano. Il caso di Bologna

Relatore
Prof.ssa Valentina Orioli

Co-relatori
Prof.ssa Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

VOL. 1

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA IN INGEGNERIA EDILE-ARCHITETTURA

TESI DI LAUREA

in
Urbanistica

MUP – Mapping Urban Perception

Metodi di indagine della vita pubblica per il progetto urbano.

Il caso di Bologna

CANDIDATO
Valerio Francia

RELATORE:
Chiar.mo Prof.
Valentina Orioli

CORRELATORI
Prof. Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

Anno Accademico 2015/2016
Sessione II

*A mia sorella
unica, combattiva e modello
a cui aspiro sempre quando mi tocca pensare.*

Gli uomini, non le case, fanno la città.
[Thomas Fuller, *Gnomologia*, 1732]

Credits

I contenuti di questa tesi di laurea sono l'esito di approfondimenti di ricerca sviluppati a partire dal tirocinio formativo curricolare, svolto presso il laboratorio Silab dell'Università di Bologna nel 2013 (Upgrading Bologna. Version 2.0), e di collaborazioni progettuali riferite a:

- *Past Present and Future of Public Space*, seminario internazionale promossa dall'associazione culturale City Space Architecture nell'ambito della Biennale dello Spazio Pubblico, Roma, 2013;
- *Past Present and Future of Public Space, International Conference on Art, Architecture and Urban Design*, Bologna, Italia, 25-27 Giugno 2014, promossa dall'associazione culturale City Space Architecture;
- Progetto internazionale *New Paradigm / New Tools* diretto dalla Carleton University's Immersive Media Studio (CIMS), in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture, primo anno di attività maggio-agosto 2016;
- *Imagining the Unseen City*, Seminario internazionale di ricerca promosso da QUT – Queensland University of Technology (Australia), presso l'associazione culturale City Space Architecture, 5 agosto 2016.

I riferimenti al caso di Bologna sono stati approfonditi anche grazie alla partecipazione in qualità di uditore dei seguenti eventi:

- *Report on Collaboration in Bologna*, presentazione rapporto del progetto HUB – Human Ecosystem Bologna sviluppato dal comune di Bologna in collaborazione con ANCI e LabGov, Bologna, 18 marzo 2016;
- *Cities for people: place making and place branding*, convegno internazionale all'interno dell'ottava edizione di *IT.A'.CA migranti e viaggiatori: festival del turismo responsabile*, Bologna, 27 maggio 2016;
- *Le Agende urbane delle città italiane*, presentazione del secondo Rapporto annuale sulle città del Centro nazionale di studi per le politiche urbane Urban@it, Bologna, 7 ottobre 2016.

Cover picture: Bologna, piazza Minghetti by Valerio Francia 2016.

VOLUME 1
#PENSARE
#THINK

Introduzione <i>Introduction</i>	1
1 L'idea di città <i>The idea of the city</i> Keywords: #urbanistica #complessità #città #definizioni #ideadicittà	9
2 I piani urbanistici come punto di partenza e non di arrivo <i>Urban Plans intended as starting point, not as an ending point</i> Keywords: #piani #limiti #normeindicis #puntodipartenza #immagini	29
3 La confusione dell'urbanista contemporaneo <i>Dilemmas of the contemporary urban planner</i> Keywords: #urbanista #competenze #crisi #leggerelacittà #nuovesfide	45
4 Il linguaggio: crisi e rinnovamento <i>Language: crisis and renovation</i> Keyword: #linguaggio #termini #influenze #raffigurazione #nuovitemi	53
5 La coscienza urbana <i>Urban consciousness</i> Keywords: #coscienzaurbana #qualitàurbana #cittàinvisibili #domande #partecipazione	61

VOLUME 2
#SENTIRE
#FEEL

- 6 | Investigatori della città: non solo urbanisti** **73**
Urban investigators: not just urbanists
Keywords: #multidisciplinarietà #vitaurbana
#focusdiversi #saperi #metodi
- 7 | L'urbanistica fai da te** **93**
Do it yourself urbanism
Keywords: #bottom-up #attivismo urbano #agopuntura urbana
#partecipazione #qualità urbana
- 8 | La città digitale** **105**
The digital city
Keywords: #mondodigitale #smartcity #socialmedia
#socialnetworks #piazze virtuali
- 9 | Un affluente della coscienza urbana: la percezione** **115**
Consciousness brach: perception
Keywords: #percezione #immaginedellacittà #intangibilità
#soggettività #esperienzadellacittà
- 10 | Una nuova idea di città** **133**
A new idea of the city
Keywords: #ideadicittà #domande #bisogni
#soluzioni #genti
- 11 | Il codice della città** **145**
The city code
Keywords: #identità urbana #leggerelacittà #codiceurbano
#istruzioniduso #situazioni

VOLUME 3
#CREARE
#CREATE

12 I possibili strumenti	155
<i>Some possible tools</i>	
<i>Keywords: #conferenze #strumenti #nuovimetodi #mappatura #rappresentazione</i>	
13 Le apps come gioco e come percezione	179
<i>Apps as play and perception</i>	
<i>Keywords: #giochi #applicazioni #smartphone #percezione #esplorazione</i>	
14 Il caso di Bologna	191
<i>Bologna as a case study</i>	
<i>Keywords: #Bologna #progetti #politiche #collaborazione #emozioni</i>	
15 Il Codice di Bologna	201
<i>The Bologna Code</i>	
16 La mappatura di via Zamboni a Bologna: un nuovo approccio di indagine	313
<i>Mapping via Zamboni in Bologna: a new investigation approach</i>	
17 MUP: uno strumento web-GIS user-friendly di condivisione e interazione	331
<i>MUP: a user-friendly web-GIS tool for sharing and interaction</i>	
18 Conclusioni e futuri sviluppi	335
<i>Conclusions and future developments</i>	

Bibliografia <i>Bibliography</i>	345
Sitografia <i>Webliography</i>	365
Ringraziamenti <i>Acknowledgements</i>	375

Introduzione

Introduction

Questa tesi di laurea affronta il tema dello spazio pubblico, inteso sia nella sua definizione teorica che nella sua configurazione fisica, investigandolo sia attraverso le pratiche tradizionali di programmazione di tipo *top-down*, proprie della pubblica amministrazione, che attraverso le azioni spontanee di appropriazione e trasformazione promosse della cittadinanza di tipo *bottom-up*.

Tramite un'impostazione metodologica basata sul concetto di "idea di città" definito da Astengo vengono approfondite le criticità che oggi emergono dall'analisi della complessità della città nelle sue dinamiche urbane.

Gli strumenti dell'urbanista si ritrovano ad affrontare la necessità di indagare ad un livello di approfondimento maggiore gli aspetti della città, che in passato venivano demandati ad altre discipline, concentrandosi non più solo su aspetti di tipo programmatico e normativo. L'urbanista contemporaneo affronta sempre più spesso la difficoltà di leggere quegli aspetti inerenti ai modi di vivere e usare lo spazio pubblico, intesi come caratteri peculiari di un determinato contesto. Contributi di studiosi, che operano in discipline diverse, hanno apportato alla letteratura urbanistica nuovi saperi e consapevolezze, alimentando una esplorazione approfondita sulla complessità delle dinamiche urbane che avvengono nello spazio pubblico, contribuendo di conseguenza alla definizione di metodi multidisciplinari e integrati di interpretare e studiare la città.

Emerge oggi la necessità della formazione di una coscienza urbana che alimenta a sua volta una consapevolezza dell'ambiente urbano, al cui interno i cittadini reclamano una partecipazione genuina nei processi di pianificazione e progettazione dello spazio pubblico in modo tale che le

iniziative promosse dalle amministrazioni siano in sintonia con le loro necessità.

L'attenzione nei confronti della vita e dell'uso dello spazio pubblico, è sempre maggiore: sociologi, antropologi, psicologi, architetti ma anche artisti, registi sempre più coinvolti in eventi di rilevanza internazionale si interrogano e studiano le relazioni che intercorrono tra lo spazio pubblico e la vita che avviene al suo interno. I cittadini sono diventati i protagonisti della scena urbana: tramite processi *bottom-up* sviluppano un legame sempre più stretto con lo spazio pubblico adattandolo ai propri bisogni, legati principalmente alla ricerca del ben-essere, inteso come stare bene all'interno della città e poter godere dei suoi spazi.

A seguito anche della diffusione dei social network e della fruizione di quella che oggi viene definita "città digitale", il rapporto emotivo tra i cittadini e la città è in continua crescita, facendo emergere non più bisogni, ma principalmente desideri. Diviene necessario porre l'attenzione alla percezione della città come strumento per far affiorare i ritmi, riti, le pratiche e quei desideri che definiscono l'identità dello spazio pubblico, al fine di comporre un codice della città, unico per ogni realtà urbana, capace di descrivere e comprendere tutte le dinamiche che compongono lo spazio pubblico. La tesi propone quindi, un approccio *with people in mind*, inteso come un diverso metodo di indagare lo spazio pubblico.

I cittadini sono sempre più abituati ad esplorare l'ambiente urbano non solo tramite piattaforme web-GIS, ovvero strumenti capaci di raggruppare informazioni su diversi livelli, permettendo una consultazione trasversale delle informazioni contenute, ma anche attraverso la dimensione del gioco grazie allo sviluppo di app sempre più coinvolgenti nella esplorazione e nella percezione urbana. L'accessibilità alle informazioni e la loro conseguente fruizione è legata al tipo di supporto e alle diverse tipologie di utenti.

Per questi motivi la presente tesi di laurea adotta una metodologia in grado di rilevare le metriche della vita pubblica in un caso specifico riferito alla città di Bologna, da sempre

attenta, particolarmente negli ultimi anni, al coinvolgimento della cittadinanza nei progetti e nelle politiche di gestione urbana.

Scomponendo la vita pubblica di Bologna in un certo numero di situazioni ed azioni che si svolgono nella città (chiaramente non esaustivo, di cui si immagina un possibile successivo sviluppo), è stato redatto un codice della città in grado di evidenziare i tratti distintivi e peculiari dell'anima urbana bolognese. E' stata quindi studiata la sequenza urbana di via Zamboni, area contesa della città e da sempre al centro di dibattiti tra i suoi utenti e fruitori e l'amministrazione, costruendo uno strumento web-GIS capace di evidenziare le situazioni del codice urbano tramite una interfaccia versatile e user-friendly.

La costruzione del web-GIS MUP permette di conseguenza non solo il rilievo delle percezioni urbane al fine di indagare gli usi dello spazio pubblico, ma grazie alla sua versatilità consente diverse tipologie di utilizzo in relazione all'utenza che ne farà uso. Sarà possibile accrescere la coscienza urbana da parte di cittadini, indagare lo spazio pubblico a fini progettuali e monitorare le azioni intraprese da professionisti, tecnici o pubblici amministratori.

MUP si appresta a diventare così punto di incontro per un dialogo critico e costruttivo tra cittadini, amministrazioni e professionisti, funzionale per la redazione di un progetto urbano condiviso, ma anche per possibili sviluppi di metodi di rilievo innovativi e partecipati.

#Pensare

This thesis deals with the topic of public space, both in its theoretic definition and in its physical configuration, investigating it both through traditional practices of top-down planning promoted by public administrations, and the spontaneous bottom-up action of appropriation and transformation promoted by citizens.

The critical issues now emerging from the analysis of the complexity of the city in its urban dynamics are studied in depth by providing a methodology based on the concept of "idea of the city" defined by Astengo.

The planner's tools find themselves faced with the need to investigate aspects of the city, which was previously delegated to other disciplines, in a more in-depth level focusing not only on programmatic and regulatory aspects. The contemporary urban planner is increasingly faced with the difficulty of reading those aspects related to ways of living and use public space, as particular characteristics of a specific context. Contributions of scholars working in different disciplines, have contributed to urban literature with new knowledge and awareness, fostering a deep exploration of the complexity of urban dynamics that take place in public space, thus contributing to the definition of multidisciplinary and integrated methods of understanding and studying the city.

Today emerges the need for an urban consciousness which are demanding a genuine participation in planning processes and designing public space in such a way that administration initiatives are in tune with their needs.

The attention towards life and use of public space, keeps growing: sociologists, anthropologists, psychologists, architects but also artists, filmmakers more often involved in international events are questioning and studying the relationships between public space and life that takes place inside. Citizens have become the protagonists of the urban scene: through bottom-up processes they're developing an increasingly close relationship with public space, adapting it to their needs, mainly related to

the pursuit of well-being, defined as feeling good within the city and to enjoying its spaces.

As a result also of social networks spread and the use of what today we call "digital city", the emotional relationship between the citizens and the city keeps growing, bringing out no longer needs, but mainly desires. It becomes necessary drawing attention to the perception of the city as a tool for bringing out the rhythms, rituals, practices and those desires that define the identity of public space, in order to write a city code, unique for every urban environment, able to describe and understand all the dynamics that make up public space. This thesis proposes therefore a "with people in mind" approach, defined as a different method to investigate public space.

Citizens are more often used to explore the urban environment not only through web-GIS, tools able to gather information on different levels allowing a cross-consultation of the information, but also through the game dimension thanks to the development of apps that increase the exploration and urban perception engagement. The accessibility to information and their use are related to the tool and to the different kind of users. For these reasons, this thesis adopts a methodology that can detect the metrics of public life within the specific case of the city of Bologna, that in the last years has always been focused in involving citizens in urban projects and management policies.

Decomposing Bologna public life in different situations and actions that take place within the city (of course not exhaustive, supposing a possible future development), a city code has been written in order to highlight the distinctive and specific aspects of Bologna urban soul. After that the urban sequence of via Zamboni, disputed area of the city and for long time the center of debates among its users and the administration, is analyzed by building a web-GIS tool able to highlight the perception of the city code thanks to a user-friendly and flexible interface.

The construction of MUP web-GIS allows not only the survey of urban perceptions in order to investigate the different uses of public space, but thanks to its versatility allows different types

#Pensare

of use in relation to its users. Citizens will be able to enhance urban consciousness, to investigate public space with design purposes and to verify the actions taken by professionals, technicians or public administrators.

MUP is going to become a meeting place for critical and constructive dialogue between citizens, administrations and professionals, in order to create a shared urban design, but also for possible innovative and participatory survey methods developments.

#partecipazione
#piani
#leggerelacittà #coscienzaurbana
#città #qualitàurbana
#crisi
#urbanista #linguaggio #competenze
#urbanistica #nuovitemi
#cittàinvisibili #immagini #normeindicici
#Pensare
#domande #puntodipartenza #influenze
#complessità
#termini #raffigurazione #nuovesfide
#definizioni
#ideadicittà
#limiti

1 | L'idea di città

The idea of the city

Iniziare uno studio all'interno della disciplina urbanistica può risultare affannoso e complicato se non si ha una chiara definizione dell'oggetto di studio e di un filo conduttore che possa unire tutti i passaggi in uno scorrere fluido di trattazioni. Parafrasando Benevolo (1960: 5), si può accantonare la domanda "che cos'è l'urbanistica moderna", ma occorre rispondere a quest'altra: "in che momento comincia?". Proprio come in musica, ad esempio, vi troviamo la chiave di violino all'inizio del pentagramma, anche in questa sede si definirà una chiave da usare per svolgere le future riflessioni e gettare le basi metodologiche.

Inizialmente si può assumere che l'oggetto di studio dell'urbanistica sia la città, ma potrebbe portare ad eccessive generalizzazioni: come chiarito da Bernardo Secchi (2005) l'immagine della città è costruita da diverse rappresentazioni, studi, romanzi, nonché diversi attori che riversano nella città specifici interessi, culture e immaginari. Anche la definizione di città fornita dall'enciclopedia Treccani restituisce questo carattere sfuggente:

La città è uno degli elementi umani dello spazio geografico: in particolare un elemento insediativo e un elemento economico; è, o può essere, anche un elemento politico [...], e, ancora, un elemento culturale, sia in quanto luogo elettivo della produzione di cultura sia in quanto sede di beni culturali accumulatisi nel tempo¹.

La scuola di Chicago (Park, Burgess & Mckenzie, 1938), che a cavallo tra gli anni venti e trenta proponendo un modello teorico

¹ Treccani, *Città*. Disponibile a: <http://www.treccani.it/enciclopedia/citta> [Ultimo accesso 22 Settembre 16].

differente pone la sua attenzione alla città come organismo capace di ammalarsi, si interroga a sua volta sulla definizione di città. Viene riconosciuto come parlare di città cambi significato di disciplina in disciplina: se per i geografi la città è parte integrante dei paesaggi mentre per gli storici si considera città parte strutturale e organizzativa della vita sociale, per gli economisti la città è rappresentativa dello sviluppo economico, per i sociologi invece è un insieme di pratiche abitudini, sentimenti tradizioni caratteristici di una cultura. Nello stesso periodo Le Corbusier (1943) afferma come l'urbanistica sia lo specchio fedele della società, ripreso similmente da Secchi (2000) quando afferma che il progetto in urbanistica è il prodotto di una cultura, lasciando intendere come non ci sia un modo univoco per intendere la città e si debbano intraprendere diverse strade di indagine per comprendere questi fattori.

Si evidenzia subito come la città sia il risultato della somma di diversi fattori, sia fisici che intellettuali, apparendo agli occhi contemporanei costituita da frammenti di un deposito di materiali (Secchi, 2000: 22) e come si vedrà successivamente lungo la trattazione² diversi saperi e discipline, come la sociologia, l'antropologia, l'architettura, il marketing urbano contribuiscono a definire concettualmente la città. In questa trattazione verrà posta l'attenzione a particolari aspetti della città, ovvero lo spazio pubblico e la vita pubblica che avviene al suo interno.

L'urbanistica, intesa come disciplina con un suo specifico apparato teorico e normativo è relativamente giovane: sebbene Benevolo (1960) individui nei due decenni tra il 1830-1850 la nascita dell'urbanistica moderna, come conseguenza dei problemi di organizzazione derivanti dalla convivenza degli uomini nella città industriale, in Italia l'Istituto Nazionale di Urbanistica è stato fondato meno di un secolo fa, nel 1930, mentre la prima legge urbanistica, la 1150, attualmente ancora in vigore, è datata 1942; il primo corso di laurea incentrato unicamente sulla disciplina urbanistica nasce invece nel 1970 (Planum. The Journal of Urbanism, 2014) grazie allo spirito

² In particolar modo si veda il primo capitolo del volume 2 #Sentire.

promotore di uno dei grandi protagonisti del panorama italiano, Giovanni Astengo, il quale già in questa occasione riconosce il carattere multidisciplinare dell'urbanistica inserendo nel piano di studi materie come sociologia, geografia, antropologia, economia, fotografia e comunicazione (Ciacci, 2014), evidenziando così la necessità di una formazione molto più ampia per poter comprendere, studiare e lavorare nella complessità della città.

Sempre Giovanni Astengo, nel 1966, ci fornisce la definizione generale dell'Urbanistica come disciplina attraverso una ben nota voce inserita nella Enciclopedia Universale dell'Arte in cui rende evidente, grazie alla sua lucidità teorica, la necessità di definire coerentemente nel tempo l'urbanistica.

Vengono affrontate diverse tematiche necessarie per la trattazione ma che risultano ancora attuali e di riferimento per il panorama nazionale e internazionale. Per prima cosa, fondamentale, Astengo fornisce non una definizione, ma diverse definizioni, per distinguere chiaramente rispetto a possibili fraintendimenti cosa sia l'urbanistica. L'aspetto terminologico del linguaggio risulta indispensabile e ciclicamente sono state date definizioni se non compilati glossari, a partire dal caso di Cerdà (Clemente, 2015) negli studi preparatori per il piano di Barcellona, necessari alla comprensione e alla "lavorabilità" nell'urbanistica.

L'urbanistica è la scienza che studia i fenomeni urbani in tutti i loro aspetti avendo come proprio fine la pianificazione del loro sviluppo storico, sia attraverso l'interpretazione, il riordinamento, il risanamento, l'adattamento di aggregati urbani già esistenti e a disciplina della loro crescita, sia attraverso l'eventuale progettazione di nuovi aggregati, sia infine attraverso la riforma e l'organizzazione ex novo dei sistemi di raccordo degli aggregati con l'ambiente naturale (Astengo, 1966).

Quasi mezzo secolo dopo Astengo la definizione di urbanistica ritrova la maggior parte di quelle riflessioni e peculiarità emerse, evidenziando il permanere del carattere multidisciplinare della

#Pensare

materia, come si può notare nella definizione che ci fornisce la Mattogno:

L'urbanistica è l'attività di trasformazione e organizzazione dello spazio fisico che reclama un sapere tecnico, artistico e scientifico, utile alla definizione di un insieme di teorie, dottrine e metodi di riflessione critica sul progetto, sull'agire politico, sulla norma, sulla gestione urbana, sulla tutela del territorio (Mattogno, 2008b: 297).

Si evince però che per arrivare ad una definizione di Urbanistica chiara e in cui ci si possa riconoscere, anche in chiave contemporanea, è necessario considerare il corredo storico che evolvendosi ha portato alla formazione di questa definizione. Per fare questo definisce un filo conduttore possibile ma sempre presente: l'idea di città.

Quando, in un primo approccio al fenomeno urbano, in qualsiasi tempo e luogo, anche remoti, si constati la sua indissociabile, attiva compartecipazione, come struttura portante, alle molteplici manifestazioni di civiltà, o se ne osservino le impetuose esplosioni in atto, o quando si tenti, avventurandosi nel futuro, qualche prima sommaria interpretazione della sua dinamica o qualche incerta anticipazione morfologica, mentre da un lato il fascino della straordinaria ampiezza e varietà del fenomeno allarga l'orizzonte dell'esplorazione, dall'altro non ci si può sottrarre al corrispettivo sgomento per la palese inadeguatezza degli strumenti conoscitivi. [...] bisogna giungere fino a tempi estremamente ravvicinati perché l'idea stessa della città sia rappresentata in tutta la sua evidenza e le funzioni degli insediamenti umani sul territorio appaiano in tutta la loro dinamica complessità: in sintesi, per comprendere, come insegnò Patrick Geddes verso la fine del secolo scorso, che un villaggio, una città, una regione non sono solo un "luogo nello spazio", ma un "dramma nel tempo", inseriti dunque in un processo di sviluppo dinamico (Astengo, 1966).

Prima di Astengo nel 1960 Benevolo (1960) pubblica per conto della casa editrice Laterza il volume sulla storia dell'architettura moderna, in cui ricostruisce con approfondimenti storici significativi l'evoluzione dell'attività architettonica e urbanistica. L'arrivo in nelle città di masse di lavoratori dalle campagne richiede la costruzione di alloggi, i quali realizzati in maniera speculativa fanno emergere nuove problematiche come quella della salubrità nonchè l'accentuarsi di tensioni sociali della classe operaia.

Su queste basi si affermano due modi di operare nella città, ovvero sventrandola e ampliandola. In questa maniera nascono i piani per Parigi di Haussmann o per Barcellona di Cérda: per rispondere alle necessità di città industriale ordinata e salubre vengono proposte grandi operazioni che rivedono completamente l'aspetto strutturale stesso della città.

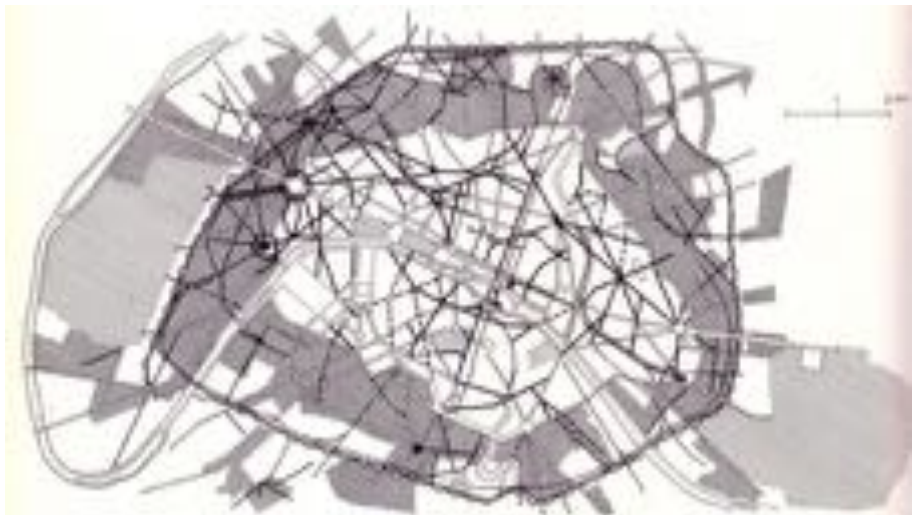


Fig. 1.1: schema dei Percements attuati da Haussmann nel piano per Parigi del 1859. (Credit: Benevolo, 1960).

Seguendo una simile divisione storica in otto stagioni suggerita da Patrizia Gabellini (2010), la quale si concentra sull'analisi dello strumento principale di cui si avvale questa disciplina,

#Pensare

ovvero il piano, è possibile ripercorrere la storia urbanistica nelle idee di città che si sono susseguite.



Fig. 1.2: Piano di Cerdà per Barcellona del 1859. (Credit: Contemporarycity)

Nella seconda metà dell'ottocento quindi si afferma un'idea di città industriale, città salubre, mentre nei primi anni del novecento si consolidano le idee di città affermatesi precedenti. In questo periodo Camillo Sitte (1889) indaga la nuova città che viene costruita sotto aspetti estetici e percettivi, cercando di comprendere quali siano le migliori proporzioni compositive al fine di ripristinare i medesimi valori che si ritrovano nella città antica. Questa consolidazione avviene anche tramite all'introduzione di nuove leggi e strumenti, come quella sull'esproprio approvata in Italia nel 1865 o la legge Luzzati del 1903 sull'edilizia popolare, che mirano alla tutela e il controllo delle condizioni di salubrità e incentivano il diritto all'abitazione. Tony Garnier (1917) in questo periodo redige il progetto per la *Cité Industrielle*, dove vengono enunciati alcuni concetti dati per comuni come appunto il controllo delle condizioni sanitarie.

Gli studi di architettura che presentiamo qui, in una lunga serie di tavole, riguardano l'organizzazione di una città nuova, la Città industriale, poichè la maggior parte delle città nuove, che saranno fondate d'ora in poi, saranno dovute a motivi d'ordine industriale [...] (Garnier, 1917).

La città ha il compito di produrre come una vera industria. Ma questo progetto anticipa di poco una nuova idea di città che si forma agli inizi del novecento: la città giardino. Howard, principale esponente di questa nuova idea, non solo esalta gli ideali utopistici di inizio ottocento, ma introduce il concetto di *privacy*: la città industriale da spazio alla densificazione e all'aumento del traffico, di conseguenza si propone una città rurale compatibile con la nuova vita cittadina affermatasi. Nella terza stagione, che si posiziona negli anni venti e trenta del secolo scorso, invece l'attenzione si sposta verso l'uomo: la città



Fig. 1.3: veduta della cite industriale di Tony Garnier (1901-1904).
(Credit: Benevolo, 1960).

#Pensare

viene paragonata ad un'organismo fatto di individui e relazioni, come suggerito dalla scuola di Chicago (Park, Burgess & McKenzie, 1938). Il movimento moderno si sviluppa in questi anni influenzando anche l'urbanistica e con il quarto congresso CIAM del 1933 viene redatta la celebre Carta di Atene (Le Corbusier, 1943), pubblicata solo nel 1943, dove l'idea di città si trasforma in città *funzionale*.

La città deve assicurare sul piano spirituale e materiale la libertà individuale e i benefici dell'azione collettiva. Il dimensionamento di ogni cosa entro il dispositivo urbano non può essere regolato che sulla scala umana. I punti chiave dell'urbanistica consistono nelle quattro funzioni: abitare, lavorare, ricrearsi (nel tempo libero), circolare (Le Corbusier, 1943).

Le Corbusier pochi anni prima redige il *plan voisin* (Le Corbusier, 1925) dove senza compromessi, rivede l'organizzazione di Parigi, e più in generale della Francia, analizzando e mettendo

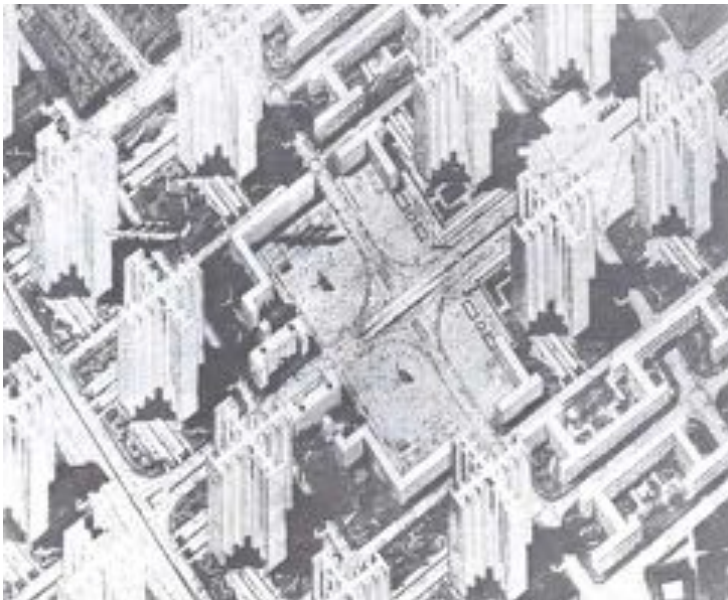


Fig. 1.4: veduta del *plan Voisin* di Le Corbusier (1925).
(Credit: Benevolo, 1960).

su carta i quattro pilastri della città-funzionale, proponendo gli strumenti utili al raggiungimento dell'equilibrio per la società meccanizzata.

L'avvento della guerra fa sì che si profili l'idea di città post-bellica: nella quarta stagione la città *lacerata* dagli eventi complessi, traumatici e distruttivi, necessita azioni per ricostruire e ripristinare le condizioni di qualità per vita tornata alla normalità, permettendo così di formarsi della disciplina del progetto urbano (Ferrari, 2005).

Successivamente nella quinta stagione, tra gli anni 50 e gli anni 60, si delinea la città *dei piani regolatori generali* che, riprendendo le lezioni della Carta di Atene, suddividono la città in zone funzionali, riorganizzando le funzioni e le modalità di operare sul territorio. Iniziano a formarsi in quegli anni movimenti, anche politici come nel caso del movimento *Comunità* di Olivetti, che tentano di avvicinare la *forma urbis* al controllo dei cittadini (Ferrari, 2005: 15). Si viene a creare una cultura urbana e la formazione di una politica di quartiere in cui si usano le esigenze sociali come strumenti di pianificazione facendo così nascere quartieri satellite come nel caso dei quartieri Ina-Casa.

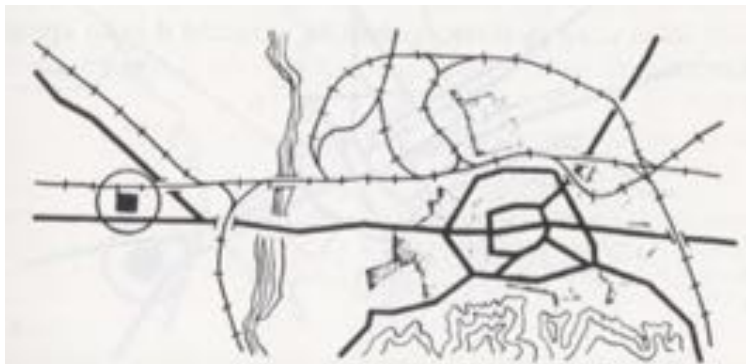


Fig. 1.5: Bologna, posizione del quartiere Ina-casa di Borgo Panigale rispetto alla città. (Credit: Romano, 1980).

Tuttavia da questa stagione si può individuare nei testi di diversi autori (Romano, 1980; Ferrari, 2005) l'inizio di una confusione teorica e metodologica: diventa difficile poter individuare una

sequenza temporale in cui si possa trovare piena affermazione un'idea forte, in quanto anche gli stessi equilibri tra gli urbanisti gli architetti e i politici spesso non sono stabili.

Nella stagione successiva che possiamo individuare tra gli anni '70 e '80 del secolo scorso l'idea di città che si profila è una città *opulenta*, ovvero, come spiegato da Romano (1980), una città che non rifiuta più gli esiti prodotti nelle stagioni precedenti (già alla fine degli anni '60 infatti ci si accorse di come le periferie fossero diventate vittime della speculazione (Ferrari, 2005)), cercando di correggerli ma li accetta e si promette di controllarli ponendosi nuovi traguardi più avanzati. Si progetta con l'ideazione e la costruzione di grandi supermercati o aggregando su larga scala attività terziarie e direzionali, in quanto capaci di sondare le capacità di crescita di intere città. Un esempio lo si può trovare masterplan per Bologna nord redatto da Kenzo Tange: in questo caso i presupposti erano proprio quelli di favorire le relazioni tra i cittadini in spazi di vicinato racchiudendoli in grandi infrastrutture di servizi. Quello che tradisce il progetto, di cui è stato realizzato il Fiera District, è proprio la scala vasta che è stata utilizzata per improntare il progetto. Il progetto sovrasta la città esistente, e ne abbassa il livello d'importanza rispetto al nuovo assetto urbano previsto in 15 anni dall'approvazione delle varianti del PRG (Talò, 2010).

L'attenzione ai gruppi sociali negli anni '70 permette al progetto urbano di affermarsi nel mondo accademico: vengono redatti grandi progetti e teorie sull'organismo urbano e il termine città acquisisce diverse declinazioni come città meccanismo o città della trasformazione biologica.

A cavallo di questi due decenni si assiste, secondo quel ciclo ripetitivo proposto da Secchi (2005) che contrappone la continuità alla discontinuità, anche ad un disinteresse verso l'espansione urbana spostando l'attenzione verso una qualità urbana. Emerge l'idea di città della *qualità*: l'attenzione alle espressioni delle esigenze dei cittadini aumenta, coinvolgendoli in confronti all'interno dei processi progettuali, come dimostrato da De Carlo nel progetto per il villaggio Matteotti a Terni (Benevolo, 1960). Al tempo stesso in questo periodo in Italia, e

successivamente in Europa, l'attenzione si sposta verso i centri storici intesi non più solo come insieme di manufatti fisici, ma come organismo abitato nel quale si ritrova quella qualità mancante nella città contemporanea. Bologna divenne in questo ambito esempio internazionale per quanto riguardava la metodologia adottata nel ripristino tipologico e nelle politiche amministrative (De Angelis, 2013).



Fig. 1.6: vista del masterplan per Bologna Nord di Tange. (Credit: Talò, 2010).

#Pensare

Sono anni in cui si affermano idee di città dello spreco, si ricercano nuovi modelli di sviluppo (Colombo, 2002), ma anche anni di dispute epistemologiche, in cui emergono sfiducia e critiche alle regole tradizionali dell'urbanistica e l'analisi territoriale diventa analisi di sé stessa.

Descrivere infine l'ultima stagione, quella che copre gli ultimi 25 anni, diventa più difficoltoso, in quanto la complessità della città oggi è oppressa dai discorsi che la riguardano (Secchi, 2005). Lo stesso Bernardo Secchi ammette la difficoltà di osservare e ragionare sull'idea di città più vicina a noi:

Questa massa eterogenea di discorsi tra loro sovente contraddittori, [...], spesso ci impedisce di osservarli con occhio disincantato, come farà il futuro storico. Difficilmente riusciamo a fuggire da questa situazione che, paradossalmente e nonostante le apparenze, rende lo studio di ciò che noi è più vicino e meglio conosciamo più complicato, almeno ai miei occhi, di quello che ciò che più è lontano dalla nostra esperienza (Secchi, 2005: 175).

Questa complessità a identificare una idea di città rappresentativa in cui riconoscere i diversi aspetti che compongono la città è dimostrata da diverse esperienze condotte da studiosi come Francesca Moraci (2002), la quale raccoglie diverse riflessioni sull'urbanistica. L'urbanistica affronta più problemi allo stesso tempo, relativi alla trasformazione strutturale non solo nella città ma anche nella società (Moraci, 2002b). Tra il 2005 e il 2006 a Modena un laboratorio di studio (Villanti, 2006) ha riunito studiosi provenienti da diverse discipline proprio a sottolineare come la complessità eterogenea degli aspetti e domande all'interno della città necessariamente deve essere indagata in maniera riflessiva e da diversi punti di vista. La città si compone di diverse idee di città.

Ad esempio nella città della *governance* si evidenziano diverse problematiche, come quelle delle finanze sempre più ristrette che

fanno sì che le amministrazioni ricerchino nuovi modi di gestire la città e i suoi servizi, o problematiche relative alla composizione sociale che a sua volta porta nuovi bisogni, pongono all'attenzione la necessità di trovare nuovi modelli di *governance*.

Le città affrontano la crisi del sistema di *governance* basato sul *welfare state* (Bravo, 2009): se attraverso questa impostazione la finalità principale è quella di garantire accettabili condizioni di vita a tutti i cittadini, l'incremento della popolazione, il suo invecchiamento e le nuove frontiere di servizi che è possibile mettere a disposizione, inducono e reclamano un rinnovamento dell'intera struttura basata non solo sulla quantità di servizi ma anche sulla loro qualità.

Ulteriore elemento sempre più emergente è quello della partecipazione, dove i cittadini richiedono un ruolo sempre più in risalto nella definizione delle domande sociali. Per questo si parla oggi (Bravo, 2009; Gelli, 2006) più di *governance* anziché di *government*, proprio in luce alla volontà di passare da una democrazia elettiva-rappresentativa a partecipativa-deliberativa. E anche per questo motivo non ha più senso parlare di *welfare state* ma è più adatto ragionare in termini di *welfare society* proprio per comprendere all'interno di questa definizione tutti i processi partecipativi che non solo aiutano a definire con precisione maggiore i bisogni dei cittadini, ma ne specifica anche l'attuazione in relazione al contesto e all'ottimizzazione delle risorse. Nascono anche nuovi obiettivi per la gestione della città e dei suoi spazi: se l'abitudine fornita dai dati, statistiche e indicatori ha fissato l'idea di perseguire il *benessere della città*, tramite il modello del *welfare society*, l'attenzione si sposta verso obiettivi come il *benessere dei cittadini*. Quest'ultimo si può declinare (Sernini, 2006) in modi diversi oltrepassando allo stesso tempo il concetto stesso di *welfare* che viene sostituito con il concetto di *well-being* o addirittura alla *wellness* o *fitness*.

E' un processo in evoluzione che richiede sicuramente tempo per potersi assestare e definire propriamente: è necessario definire non solo gli obiettivi ma anche la loro declinazione come priorità, capacità o addirittura come bisogni veri e propri.

Questo rinnovamento nella gestione della città riguarda una riorganizzazione non solo del peso degli interventi da parte delle amministrazioni, ma anche l'influenza di altri soggetti che operano nelle città (Bevilacqua, 2002). Se da una parte si trova la necessità di ampliare l'accessibilità nel processo di definizione di politiche urbane, dall'altra possiamo trovare l'apertura verso promotori finanziari privati che vogliono investire non solo su infrastrutture ma anche sulle pratiche di cittadinanza attiva (Mela, 2006).

Su questa direzione, come vedremo nel capitolo su Bologna nel volume 3 *#Creare*, negli ultimi anni troviamo all'interno della città di Bologna pratiche di gestione dei servizi e dei beni comuni basate proprio su un ritrovato senso civico, una forte presenza di attivismo urbano e soprattutto sul principio della sussidiarietà. I patti di collaborazione proposti dalla città di Bologna (Comune di Bologna, n.d. b) sono l'esempio di come i cittadini, dimostrato il loro interesse e capacità a svolgere determinate azioni di manutenzione o gestione, possono prendersi cura di determinati beni pubblici della città. Non solo: il progetto Bella Fuori (Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna, n.d.), finanziato da un soggetto diverso dall'amministrazione, collabora con il comune e i quartieri in un processo di rigenerazione dei quartieri marginali tramite quello che Alfredo Mela (2006: 157) definisce un modello di intervento *integrato*. L'obiettivo è proprio quello di stimolare una ricucitura sociale ed economica tramite una riqualificazione architettonico-urbana frutto di processi partecipativi che innescano a loro volta senso di appartenenza e di identità.

Queste pratiche inoltre vengono accompagnate da diversi strumenti tra cui: *smart city* e azioni di marketing urbano.

La *smart city* (Centre of Regional Science, 2007) è una serie di pratiche che hanno l'intenzione di innovare tecnologicamente e digitalmente, mettere in sinergia e ottimizzare non solo le infrastrutture fisiche che compongono la città, ma anche tutti quei servizi digitali o digitalizzabili per ottenere una gestione più oculata delle risorse e agevolare il cittadino nell'ottenimento del suo benessere personale. Non a caso una componente della

smart-city è proprio la *smart-governance*. La gestione della città deve diventare sempre più ottimizzata e *user-friendly*, anche se per certi versi, il concetto stesso di *smart-city* rimane in Italia fumoso, di non chiara declinazione e viene usato come pretesto per accogliere il consenso pubblico o finanziamenti governativi tralasciando il corpo reale degli abitanti. Per questi motivi Franco La Cecla (2015: 96) definisce le *smart-city* come città furbette. Infine il marketing urbano, sebbene rischi di trasformare la città in una vetrina (Amendola, 2006: 34), in un'ottica di politica culturale urbana, viene utilizzato per promuovere le nuove politiche viste precedentemente all'interno della città non solo con l'obiettivo di incentivare un'immagine della città a livello turistico internazionale, ma anche a livello locale³ per alimentare, innovare e valorizzare le *culture* (Mela, 2006), intendendo tutte le abitudini e gli stili di vita che caratterizzano quel determinato territorio.

Un altro esempio che compone la complessità della città contemporanea è la *bigness*: se da una parte filosofi come Cacciari (2004) suggeriscono l'idea di un territorio abitato al posto di città, oppure centri nazionali di ricerca per le politiche urbane come quello di Urban@it (Cremaschi, 2016) parlano di pianificazione di aree vaste, in un'ottica di valorizzazione del territorio, dall'altra si può trovare la concezione di *urban bigness*. Quest'altra faccia della medaglia depauperava completamente quel sistema di valori e dinamiche sociali che avvengono all'interno del tessuto e le stravolgono: grandi trasformazioni urbane e architettoniche vengono inserite, e a volte anche imposte, ponendo nuovi modi di vivere la città e di usarla. Si viene a perdere così il senso di identità intrinseco di ogni città creando città omologate e identiche, dove le attrazioni principali divengono gli episodi architettonici che spuntano dove l'occasione lo permette. Questo concetto viene spiegato e portato all'esasperazione da Rem Koolhaas (1995a; 1995b) parlando di

³ Si veda ad esempio la campagna di promozione per le nuove politiche sul centro storico a Bologna (Urban Center Bologna, n.d. c).

distruzione degli spazi pubblici e soprattutto delle loro relazioni: non si può trovare alcuna relazione con la città tradizionale. Siamo di fronte a città generiche e senza identità, concetto ripreso anche Robert Venturi qualche decennio prima. Nel pensiero post-modernista di Venturi (Venturi, Scott Brown & Izenour, 1972) torna il simbolismo di un segno, come unico elemento che possa riempire gli spazi urbani della città. Questo simbolismo è comunicazione: la città di Las Vegas presa come esempio porta alla luce una città dove ciò che conta veramente è una gara ossessionante al predominio di un simbolo capace di evocare un senso del luogo. La città è fatta di comunicazione (Prizzon, 2006), dove si utilizzano simboli a diverse scale per comunicare qualcosa. Il simbolo è un cartellone pubblicitario, oppure anche le stesse costruzioni diventano simboli pubblicitari per le funzioni che racchiudono.

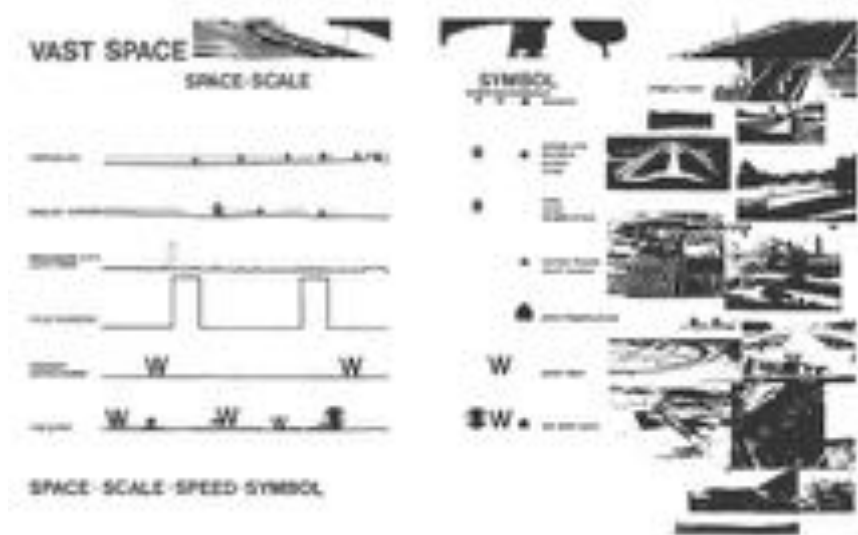


Fig. 1.7: analisi storica delle relazioni tra lo spazio, la scala e i simboli della città. (Credit: Venturi, Scott Brown & Izenour, 1972).

Nel panorama italiano fortunatamente queste concezioni si sono radicalizzate solo in parte: se oggi viviamo in città in cui la pubblicità la comunicazione è tutto (ibidem), al tempo stesso i

grandi progetti improntati sulla bigness, seppur ambiziosi, sono stati attuati in parte e non in toto.

Oggi continuiamo a trovare alcuni esempi di bigness solamente se la intendiamo come investimenti da parte di grandi imprenditori privati, e pubblici, con l'intento di attuare forti trasformazioni urbane all'interno delle città. In Italia troviamo diversi casi come ad esempio il progetto Grandi Stazioni promosso da Trenitalia (Grandi Stazioni, 2008): grandi progetti di recupero, e ristrutturazione non solo dei fabbricati storici delle stazioni ma anche di aree il cui uso da parte delle Ferrovie dello Stato non risulta più proficuo. A Bologna dopo un grande concorso internazionale vinto da Arata Isozaki (Casciani & Spinelli, 2008) la società ferroviaria insieme all'amministrazione comunale intende creare un nuovo spazio pubblico, imponendo un grande volume architettonico sopra l'area dell'attuale stazione ferroviaria.



Fig. 1.8: Bologna, inserimento fotografico del progetto per la nuova stazione redatto da Isozaki. (Credit: Comune di Bologna).

Ad oggi del progetto vincitore non si conoscono gli sviluppi burocratici e finanziari della sua realizzazione anche se recentemente l'a.d. di Ferrovie dello Stato ha ammesso come la nuova stazione interrata per l'alta velocità, pensata anche come

polarità sociale, non abbia dimostrato l'appetibilità progettata inizialmente (Corriere di Bologna, 2016b).

In maniera simile accade nel caso del progetto KloverKarréen a Copenhagen (Big, 2011): è lo studio BIG che raccoglie le problematiche di un'intero comparto urbano, le analizza, redige un progetto e contatta l'amministrazione per aiutarla nella risoluzione dei problemi in questione. In questo caso il progetto non è mai stato realizzato proprio perchè l'imposizione di questa soluzione all'interno di uno spazio pubblico non fu gradito alla cittadinanza che alimentò e si fece alimentare dalla stampa per fermare il progetto.



Fig. 1.9: Copenhagen, inserimento fotografico del progetto KloverKarréen redatto da BIG. (Credit: BIG).

La *urban bigness* dimostra che non solo i grandi progetti possono essere fallimentari in termini di spazio pubblico e la sua qualità nelle sue dinamiche e relazioni, ma anche che l'attenzione ai cittadini e cosa avviene negli spazi pubblici non può essere sottostimata ma debba essere presa in considerazione per poter armonizzare al meglio i progetti per gli spazi pubblici.

Con l'idea di città come chiave di lettura si può constatare come sia esistita un'idea caratterizzante ogni progetto, intenzione e

maniera di pensare la città, ma soprattutto come l'urbanistica si possa intendere come una disciplina che descrive quest'idea con i relativi strumenti. Infatti l'urbanistica può essere vista come strumento nato dalla necessità di soluzioni per problematiche divenute terribilmente urgenti, come nel caso della questione ottocentesca di igiene di molte parti urbane. In tutti i casi l'urbanistica si è fatta strumento di analisi, terreno di sperimentazione teorica, strumento previsionale e di programmazione sempre più articolata ed esaustiva. Nonostante questo in Italia l'urbanistica si è lentamente arrestata (Trame, 2006; La Cecla, 2015) in uno stato puramente tecnico, rimanendo imprigionata in un apparato complesso di norme e burocrazia. In questa situazione è facile ritrovare forti analogie con la cultura ottocentesca e i presupposti che fecero nascere l'urbanistica. Similmente con il passato si può percepire la contrapposizione, voluta o determinata dalle circostanze, di due diverse metodologie di lavorare nell'urbanistica: possiamo trovare delle analogie con quanto descritto da Astengo (1966) nella voce *urbanistica* all'interno dell'enciclopedia dell'arte. Da una parte è possibile trovare studiosi e accademici che teorizzano sulla città, il suo ruolo, le sue funzioni e più in generale sulla sua vita, definiti da Astengo come riformatori utopistici o più recentemente da Colombo (2002: 82) come *massimalisti*: riconoscendo come la città sia più complessa e meno rappresentabile vogliono rifondare il sapere disciplinare tramite la sperimentazione di nuove pratiche alternative a quelle istituzionali, ridimensionando il tecnicismo e teorizzando la subalternità dell'urbanista in quanto tecnico. Dall'altra si trovano i tecnici che producono, in base a statistiche e analisi quantitative, carte e mappe di difficile decifrazione, definiti da Astengo (1966) come ingegneri urbani mentre da Colombo (2002: 82) definiti come *neoriformisti*: riconoscendo come la produzione del piano sia l'unico modo per controllare le trasformazioni territoriali adeguano le tecniche del piano alle trasformazioni stesse in atto per effetto della globalizzazione e della competizione, imprimendone dunque una concezione dinamica ed evolutiva.

Se le prime definizioni di Urbanistica e di Città, prodotte dalle rispettive idee di città, vengono formulate da geografi, architetti, sociologi, economisti, oggi si rivolge l'attenzione all'idea di città maturata anche da artisti e gli stessi cittadini: come vedremo nel volume 2 #Sentire la platea si allarga, e la discussione di un'idea non coinvolge solo pochi "eletti", ma coinvolge tutti. La partecipazione, dopo che negli anni '70 era stata accantonata per accentuare sempre di più il ruolo dell'urbanista-tecnico⁴, torna preponderante ai giorni nostri facendo emergere sempre di più nella complessità della città contemporanea quella che Secchi (2005: 154) definisce l'autonomia dell'individuo insieme al quotidiano. Forse proprio per questo l'idea di città muta più velocemente rispetto gli albori di questa disciplina; se inizialmente una singola idea di città era teorizzata per un periodo abbastanza lungo, con piani, esperimenti e dibattiti, oggi capita a volte che l'idea di città diventi più uno *slogan* (La Cecla, 2015) o comunque un'apparato con basi fragili e di facile de-costruzione:

La crisi della città sembra essere anche una crisi di immaginazione della città. I vecchi paradigmi sembrano aver raggiunto il limite di rottura dopo decenni di continui adattamenti (Amendola, 1997: 23).

Con questa chiave di lettura quindi si procederà a mettere a fuoco se e di quale idea di città l'urbanistica abbia bisogno per risolvere le problematiche legate alla complessità di quegli organismi in continuo divenire che oggi chiamiamo città.

⁴ Si veda l'intervista a Bernardo Secchi in (Franceschini, 2015).

2 | I piani urbanistici come punto di partenza e non di arrivo *Urban Plans intended as starting point, not as an ending point*

Il piano urbanistico si può considerare come uno strumento di cui avvale l'urbanistica in cui far rientrare diversi contenuti che riflettono il contesto storico sociale, economico e culturale del periodo in cui sono redatti (Cappuccitti, 2008). Questo sistema complesso di decisioni, norme e aspetti gestionali non definisce unicamente assetti funzionali e infrastrutturali sul territorio ma influenza anche lo spazio fisico urbano (Leoni, 2011). Il piano urbanistico diventa la prima concretizzazione, anche se non sempre trasparente (Besio, 1994), di un'idea, che per la sua natura intrinseca ha natura immateriale.

Negli ultimi decenni il piano urbanistico è al centro di diversi dibattiti convinti della crisi di questo strumento in quanto non più capace di costruire progettare un'ambiente costruito e una società migliori (Clemente & Isidori, 2011). La disciplina urbanistica è una scienza relativamente giovane, se consideriamo, come Claudia Mattogno (2008c) propone, il suo testo fondativo quello pubblicato da Cerdà nel 1867 *Teoria general de la urbanizaciòn*, ma nonostante questo l'idea di città e quindi la forma del piano, i contenuti e la modalità di comunicazione dello stesso sono mutati in continuazione in relazione alla complessità degli aspetti della città. Infatti accettando la definizione di complessità, fornita da Silvana Lombardo (1994), come un problema di conoscenza che si risolve in un problema di previsione, il piano diventa lo strumento principale per poter affrontare la complessità della città contemporanea.

Il piano inteso come rappresentazione di un'idea di città è comunque il risultato di un ulteriore fattore, ovvero le disposizioni legislative. Un'idea di città non solo di traduce in numeri o rappresentazioni suggestive, ma si deve tradurre

necessariamente in norme codificate che guidino e regolamentino le trasformazioni e tutti gli aspetti inerenti alla città.

In Italia storicamente, il legislatore ha promulgato leggi disciplinando la materia con un certo ritardo rispetto al panorama internazionale sia per motivi legati alla presenza di un dibattito culturale e politico molto attivo ma anche per aspetti socio-economici ancora non esigenti di una specifica normativa. La prima legge che possiamo considerare come legge urbanistica viene varata nel 1865 mentre nel Regno Unito il primo *Public Health Act* è stato varato nel 1848. Questi primi strumenti legali che nascono in Italia e in Europa sono quelli legati alla disciplina dell'esproprio, legati al concetto di pubblica utilità con il fine di risolvere l'emergenza dettata dai problemi di salubrità delle città. La comparsa dei primi piani per le città si deve alle iniziative delle singole città (Cappuccitti, 2008) alla reale necessità imposta dallo sviluppo industriale delle città. Se i primi piani che vengono redatti possono essere definiti anche come *piani idea* (Orioli, 2004), questo si può giustificare proprio per il fatto che i piani descrivevano l'idea di una città, anche e soprattutto attraverso raffigurazioni dei futuri assetti di parti di città. Utilizzando aggettivi diversi è possibile descrivere sommariamente la storia dei piani per le città e la loro evoluzione unicamente legata ad un progressivo sviluppo dell'apparato legislativo. Dalla città *salubre*, si passa alla città *industriale* per poi evolversi in città *dormitorio*, approdando alla città *razionale* durante il periodo fascista pre guerra. La funzione del piano diventa quella *moralizzatrice*, come sinteticamente viene descritta da Bernardo Secchi (2005), con l'obiettivo di trovare una regola nell'espansione urbana o la ricerca di un nuovo equilibrio spaziale.

Oggi purtroppo si presentano diverse difficoltà nella redazione di un piano. Diverse sono le cause che ostacolano la concretizzazione di un'idea di città tra cui le mutazioni di condizioni socio-economiche, il panorama culturale in cui si opera ma soprattutto l'apparato normativo. La più importante legge urbanistica italiana è la Legge 1150 del 1942, ma è anche rimasta tutt'ora la legge vigente in Italia. Nonostante sia una legge adattabile tramite decreti legislativi, oggi evidenzia una

forte rigidità rispetto alle tematiche emergenti. L'idea di città che si è delineata dal dopoguerra fino agli anni '90 era una città descritta da indicatori, numeri e statistiche (Cappuccitti, 2008; Di Bernardino, 2008). Gli stessi piani redatti erano di difficile comprensione se non accompagnati da relazioni corpose che dettagliavano ogni singolo aspetto. La seconda guerra mondiale crea forti emergenze nelle città la cui risoluzione doveva essere immediata. Nascono così le città *da ricostruire*, e successivamente negli anni a cavallo tra il 1950 e il 1970 le città *espansive* che necessitavano di strumentazioni che rendessero agili e veloci le azioni da intraprendere sul territorio. Non a caso i piani delle città erano strumenti *regolatori* che accompagnavano su binari ben definiti l'espansione delle città altrimenti smisurate. Il piano urbanistico diviene lo strumento con cui si tentava di raffigurare e concretizzare, o più semplicemente dare un nome, come Patrizia Gabellini (2010) propone, le diverse retoriche condivise nel preciso periodo storico.

Nasce nello stesso periodo l'idea del centro storico e conseguentemente l'aspra dicotomia tra centro storico e periferia. Nascono le varianti al PRG (Piano Regolatore Generale), le zonizzazioni facendo crescere sempre più una iperlegislazione che si sovrapponeva tra i diversi livelli di regolazione, creando confusione (Orioli, 2004).

Si arriva ad una concezione di piano urbanistico come strumento descritto da linguaggi tecnici capaci di rispondere alle problematiche della città tramite pagamenti di oneri o realizzazioni di standard, facendo scomparire una dialettica necessaria per individuare le criticità dei luoghi (Gheduzzi, Rimondi & Sorichetti, 2011). L'attività di pianificazione diventa oppressiva e incentrata sulla razionalità funzionale (Belli, 2004) e le stesse rappresentazioni diventano sempre più astratte e opache (Privileggio, 2011), sebbene coerenti con l'immagine della città fatta di flussi ed eventi, tralasciando l'aspetto progettuale di trasformazione degli spazi, dei dibattiti e i soggetti interessati. Gli interessi pubblici prevalgono su quelli particolari e il processo di pianificazione prevale sui progetti urbani (Besio, 1994) e lo spazio pubblico conseguentemente viene impoverito nel suo significato in quanto riempito di ripetizioni burocratiche o immaginari poveri, trascurando così gli aspetti sociali.

#Pensare

La crisi che si genera comporta la produzione di nuovi strumenti cercando di risolvere quei problemi di lettura della città che sono emersi, soprattutto in quanto molti studi sulle relazioni tra aspetti fisici della città e la vita stessa degli utilizzatori di questi aspetti non sono stati affrontati o sono stati lasciati per scontati (Secchi, 2000).

Negli anni '90 si è vista una riorganizzazione da parte delle regioni, attraverso le quali si è potuto fare ordine gerarchico sui diversi livelli di pianificazione. Certo è che anche in questo periodo ciò che ha portato ad una spinta al cambiamento sono state le condizioni socio-economiche che si erano modificate, una su tutte l'esaurimento della necessità espansiva della città. Negli ultimi anni del secolo scorso è stato dato un nuovo impulso alla struttura degli strumenti urbanistici tramite una nuova riorganizzazione e ripartizione delle competenze e dei contenuti attraverso tre livelli diversi: quello regionale (PTR - Piano Territoriale Regionale), quello provinciale (PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) e quello comunale (PSC - Piano Strutturale Comunale). La novità che entra come cardine concettuale alla base del piano urbanistico è che i nuovi strumenti sono pensati come strutturali e strategici e non più solo di controllo e regolamentazione. La città viene intesa come struttura territoriale di elementi costitutivi e di una realtà dinamica da analizzare, preservare, regolare e governare nel breve periodo mentre nel lungo periodo vengono delineate le strategie decisionali per la gestione della città. Da un quadro orientativo regionale si passa ad un livello provinciale che funziona da mediatore tra le disposizioni regionali e le necessità locali, per approdare infine ad un livello di pianificazione flessibile che permette di governare la città con obiettivi chiari e suggeriti anche dal basso, nonostante la redazione di questi documenti rimanga ancora lunga, facendo emergere una difficoltà dettata dai ritmi della società sempre più veloci in contrasto con ritmi più lenti degli oggetti e processi (Secchi, 2000). In questo contesto, in Emilia Romagna soprattutto, sono state inserite tematiche che fanno da sfondo a tutte le future programmazioni: sostenibilità e qualità. La qualità viene intesa nella triplice visione di qualità urbana, morfologica e ambientale,

anche se a volte il concetto di qualità non è ben specificato se non da, anche in questo caso, indici e valori predeterminati. L'idea di città che le strutture dei piani descrivono sono città dinamiche, attente a sé stesse e al territorio.

Nonostante questi cambiamenti a livello strutturale del piano, la crisi del 2008 non solo ha investito il settore economico, ma si è trasmessa anche a molti altri ambiti sociali che hanno cambiato esigenze e presentato nuove richieste urbane alla pubblica amministrazione. Le nuove tecnologie, come si evidenzierà nel capitolo sulla città digitale del volume 2 #Sentire, hanno fatto in modo che le dinamiche sociali di interazione di uso e consumo degli spazi urbani cambiasse in maniera ancora più veloce e dinamica; le amministrazioni comunali quindi si ritrovano davanti a richieste e problemi di gestione delle città che necessitano di azione di comprensione del territorio veloce e strumenti ancora più flessibili e partecipativi.

Bisogna osservare tuttavia che in Italia vige ancora oggi una forte diversificazione all'interno del territorio nazionale nel modo di pianificare e regolamentare gli strumenti nonché gli strumenti stessi, come ad esempio il POC (Piano Operativo Comunale), manchino di una visione complessiva e coordinamento generale della costruzione della città (Leoni, 2011). Per questi motivi sono nate diverse realtà come il Centro nazionale di studi per le politiche urbane Urban@it (Cremaschi, 2016) che studiano e cercano di creare un network nazionale che raccolga tutte le esperienze e ricerche sulla città che avvengono in Italia per indirizzarle in una agenda nazionale con il doppio scopo di rinnovare completamente la legislazione dedicata ma anche di recepire le dinamiche urbanistiche europee e internazionali come quelle che si delineano tramite le attività in vista della conferenza Habitat III. E alcuni motivi che muovono queste azioni di raccolta sinergica dei contributi sono proprio l'evidenza di come i fenomeni sociali sottolineino la mancanza di un coordinamento delle politiche nazionali e locali per la gestione di territori vasti, quali oggi le aree urbanizzate si ritrovano ad essere. Viene proposta un'agenda in quanto strumento flessibile ma anche come sistema integrato di priorità e azioni legato a diversi generi di sviluppo per la città in cui coinvolgere tutti i

soggetti (dal basso verso l'alto) che raggiungano obiettivi condivisi ridefinendo l'identità urbana. L'evidenza della mancanza di un piano locale per osservare e coordinare la vita di città risulta ancora più marcata. Per questo viene proposto un nuovo strumento come il Piano Strutturale Metropolitano in grado di controllare la programmazione urbana a scala vasta ma conservando la coesione delle realtà locali.

Sebbene in Emilia Romagna gli strumenti e i piani siano stati ripensati per adattarli alle nuove esigenze socio-economiche con cui confrontarsi alcune problematiche nate negli anni '70' non sono riuscite ad essere cancellate con ad esempio il distacco dovuto ad una eccessiva politicizzazione dell'urbanistica dove al posto dell'ambiente urbano reale sono state sovrapposte teorie ideologiche ed astratte come afferma Bernardo Secchi (Franceschini, 2016).

Risulta evidente come in urbanistica vi sia una forte differenza tra la realtà pianificata e i meccanismi stessi della pianificazione. Se negli anni '70 i piani erano formati da indici, statistiche che andavo tradotti in azioni sul territorio e che non sempre producevano gli effetti desiderati, anche oggi si può notare come vi siano forti differenze tra le tempistiche di redazione di un piano e le dinamiche stesse che avvengono e animano il territorio urbano, in quanto nel processo di redazione di un piano possiamo trovare due aspetti distinti, ovvero da un parte ci sono i modelli astratti di città, le ipotesi di articolazione e gestione dello spazio urbano che provengono dall'alto, ovvero dall'amministratore o l'urbanista, dall'altra parte invece ci sono le tradizioni, le ragioni e interpretazioni dei luoghi che provengono dal basso, quindi dalla cittadinanza (Privilegio, 2011). Viene resa evidente la differenza tra la città come oggetto di studio approfondito e come oggetto di pianificazione e di trasformazione reale in quanto l'insuccesso del processo di conciliazione tra scienza, tecnica e politica hanno generato comportamenti sociali autocontraddittori e inefficienza delle politiche amministrative (Secchi, 2000) generando resistenze nei confronti dei piani.

Tuttavia si può notare come ci sia una la volontà di modificare la concezione di piano verso una descrizione coerente della città in

relazione ai complessi aspetti che la compongono. Ci sono alcuni esempi recenti che si muovono in questa direzione con l'obiettivo di diventare più accessibili ad un ampio pubblico e di conseguenza più condivisi.

Il Piano di Jesi⁵ del 2004 viene redatto come un piano idea, recuperando in questa maniera quel carattere raffigurativo dei primi piani, e viene suddiviso in 18 manifesti in cui vengono evidenziati diversi caratteri della città, come quelli della città storica, la città pubblica, i villaggi, viale della Vittoria, l'autostrada, corridoio Esino. Vengono riconosciuti non solo caratteri tecnici e infrastrutturali della città, ma anche idee più articolate riempiendo così la città di significati tramite il riconoscimento di pratiche sociali della vita pubblica. Il Piano Idea non è un piano di norme, ma uno strumento che tramite l'analisi delle qualità del patrimonio urbano illustra una strategia partecipata di sviluppo prevedendo sia pratiche di concertazione interistituzionale ma anche pratiche di partecipazione. Attraverso questo strumento viene fissata l'idea generale del piano, illustrando i limiti e gli scopi di trasformazione della città, che successivamente verranno regolamentate da un Piano norma; si comunica così una figura di città che rende comprensibili anche ai cittadini i suoi contenuti permettendone una condivisione e un giudizio critico.

Similmente nel 2008 anche il PSC di Bologna⁶, ovvero il Piano Strutturale Comunale, è stato impostato tramite una maggiore attenzione alle realtà interne della città. Infatti nel Piano Strutturale del comune si trovano analisi approfondite del territorio non solo dal punto di vista ambientale e morfologico ma anche da quello urbano. La componente comunicativa rende i documenti del piano più appetibili da parte dei lettori sia nella veste grafica ma anche nella veste suggestiva, mostrando le proposte e i risultati attesi dalle trasformazioni in esame. La città

⁵ Si veda (Gabellini, 2010) e (Comune di Jesi, n.d.).

⁶ Si veda (Comune di Bologna, n.d. c).



Fig. 2.1: esempio di manifesto del piano idea di Jesi. (Credit: Comune di Jesi).

descritta nel piano è una città attenta a quello che già è presente, che vuole valorizzare il suo impianto storico insieme ai nuovi scenari sociali che emergono. Sapientemente sono state introdotte sia le figure della trasformazione sia le situazioni. Le figure della trasformazione sono i fili conduttori principali all'interno di determinati tessuti urbani che necessitano di

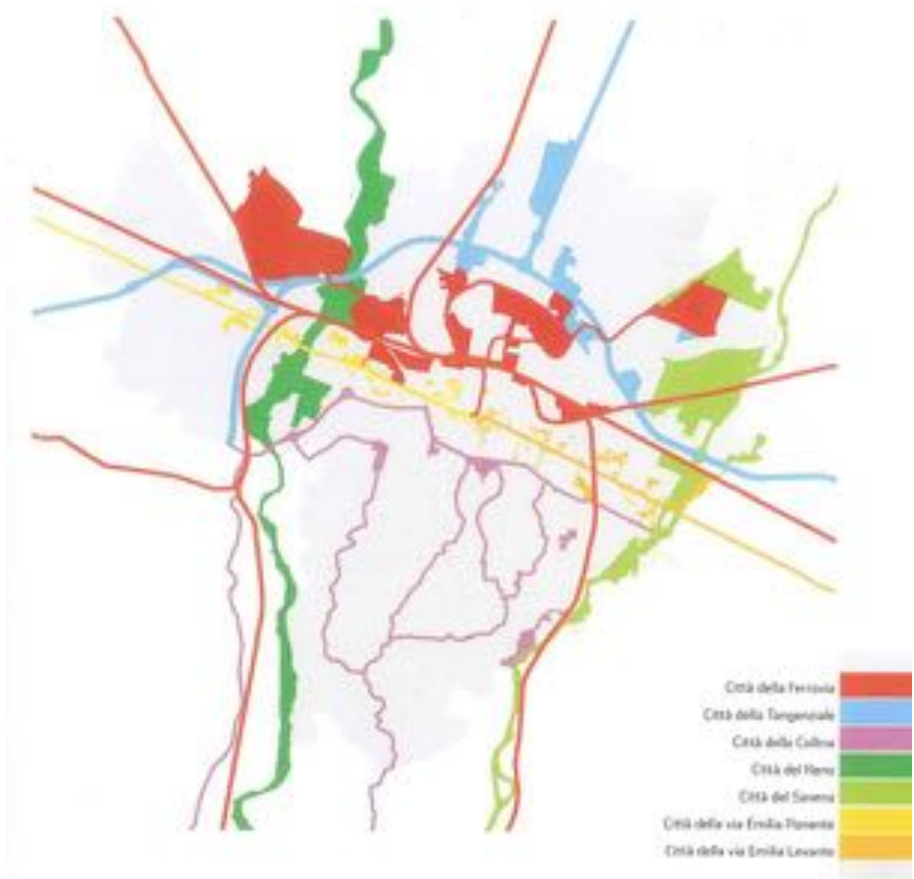


Fig. 2.2: Le sette città del PSC di Bologna. (Credit: Comune di Bologna).

cambiamenti o che presentano caratteri socio-morfologicamente comuni, riconoscendo così sette città caratteristiche che compongono Bologna: la città della Ferrovia, la città della Tangenziale, la città del Reno, la città del Savena, la città della Collina, la città della via Emilia Est, la città della via Emilia Ovest. Le situazioni, invece, hanno lo scopo di costruire

un'apposita agenda di azioni, in parte affidate all'iniziativa dei quartieri. Ogni situazione è identificata con i nomi noti agli abitanti per facilitare il riconoscimento dei luoghi interessati: il Psc ha cercato una forma per tradurre in linguaggio urbanistico le indicazioni emerse nel percorso articolato di analisi, ascolto e confronto che ha portato tecnici, cittadini e istituzioni di quartiere a mettere insieme la loro esperienza per decidere la rilevanza dei problemi e delineare soluzioni possibili nelle micro-città.

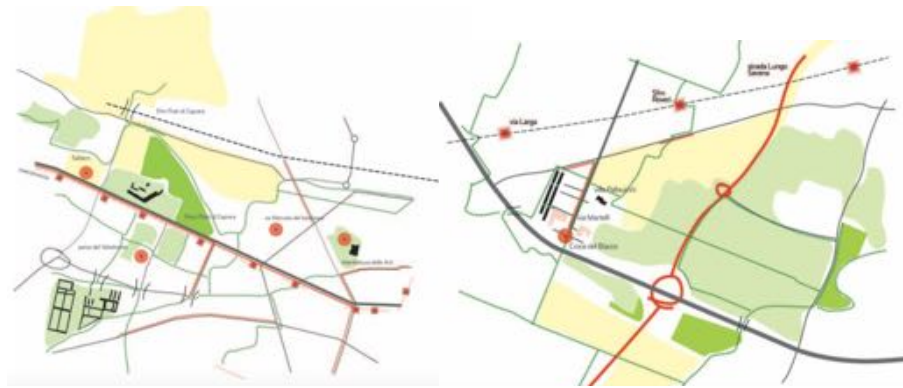


Fig. 2.3: Saffi e Croce del Biacco come esempi di situazioni contenute all'interno del PSC di Bologna. (Credit: Comune di Bologna).

Viene analizzato l'aspetto strutturale ed evidenziandone le potenzialità in previsione delle domande che sorgeranno. Il tutto è permeato dall'attenzione all'ambiente e alla qualità, intesa sia a livello strutturale che a livello quantitativo dei servizi. L'aspetto analitico strutturale della città riesce in questa maniera a permettere la corretta lettura delle strategie a lungo termine per la città. Tuttavia la crisi che proprio nel 2008 investe lo scenario nazionale e internazionale, ha evidenziato la rigidità di questo strumento sia per quanto riguarda la questione economica, ma anche dal punto di vista sociale e urbano nel saper indagare e prevedere le dinamiche reali che avvengono nel tessuto urbano e che formulano nuove domande di gestione e programmazione della città e spazio pubblico. Sembra mancare nel PSC un grado ulteriore di analisi sul tessuto urbano: un focus maggiore sul tema dello spazio pubblico e delle dinamiche che li alimentano. Questo ha portato, sebbene siano azioni intraprese davvero

recentemente, a modificare i rapporti tra pubblica amministrazione e i cittadini con pratiche di sussidiarietà tramite ad esempio i patti di collaborazione oppure sempre più frequenti sedute partecipative sul governo della città, in luce ad un sempre più rinnovato interesse attivo da parte dei cittadini. Questi ed altri aspetti verranno ulteriormente analizzati nel volume 3 #Creare quando si prenderanno in esame le recenti politiche di governo della città di Bologna.

Il piano di Anversa⁷ si muove in maniera analoga, ma si spinge oltre proponendo una metodologia differente nella redazione dello stesso: anziché affidarsi a capacità previsionali fondate su variabili demografiche, in quanto non più stabili ma incerte e imprevedibili, è stata applicata una metodologia basata principalmente sull'ascolto. Il piano è stato redatto non con una logica top-down, come avvenuto nei precedenti casi in cui l'azione di programmazione comunque partiva dalle amministrazioni insieme agli urbanisti, ma dando rilievo alla riflessione bottom-up nel permettere di lavorare sull'immaginario individuale e collettivo.

Anche in questo caso sono state realizzate delle immagini per la città che forniscono una interpretazione dello stato di fatto e una proiezione nel futuro, ma in questa maniera è stato possibile effettuare una riflessione accurata sulla città: l'utilizzo dell'immagine è corredata da azioni strategiche permettendone una flessibilità nel tempo in relazione alle possibili politiche che verranno adottate.

L'aspetto metodologico si è basato sulla conoscenza dal basso della città, e gli stessi autori del piano, Secchi e Viganò, hanno vissuto ad Anversa per poter comprenderne le caratteristiche e raccogliere le percezioni che ne emergevano. In questo processo hanno coinvolto la cittadinanza nel processo decisionale delle priorità, proponendo provocazioni e suggestioni, riconoscendo una fase di autoverifica da parte dei cittadini stessi sui contenuti del piano che si andavano formando e la loro interpretazione.

⁷ Si veda (Lorquet, 2012) e (Fini & Pezzoni, 2011).

#Pensare

Viene così consentito all'amministrazione di operare scelte e definire priorità in piena sinergia con la cittadinanza.



Figura 2.4: il masterplan di Anversa. (Credit: Studio Associato Secchi e Viganò).

Un altro aspetto interessante del piano è quello per cui anche l'amministrazione ha rivisto la propria organizzazione funzionale: ogni dirigente degli uffici amministrativi segue la realizzazione di un preciso progetto in tutti i suoi aspetti senza demandare ad altri uffici competenti gli aspetti minori. In questa maniera anche l'amministrazione diventa parte integrante del progetto della città promuovendo una nuova idea di città partecipata.



Fig. 2.5: esempio di progetto adottato in sinergia tra amministrazione e cittadini nell'ambito del masterplan di Anversa. (Credit: Studio Associato Secchi e Viganò).

Se la critica al piano è stata argomentata attraverso i caratteri principalmente ideologici, tecnocratici e la sua inadeguatezza alla gestione delle dinamiche complesse della città (Privileggio, 2011), gli esempi visti in precedenza propongono una nuova idea di città che si trasforma nella città in scoperta. Infatti secondo Piero Secondini (Orioli & Secondini, 2009) il piano della città bisogna considerarlo oggi come un piano di città da scoprire come esito delle interazioni sociali, situazioni nuove ed impreviste. Piano è quindi una scoperta, dove al suo interno le preferenze vengono rese esplicite in fase di formazione del piano stesso per agevolare la partecipazione. E' necessario offrire alla società uno strumento utile alla comprensione dei fenomeni che compongono la città, le loro relazioni con lo spazio urbano e comprenderne le conseguenze (Privileggio, 2011) restituendo così un dialogo tramite la partecipazione pubblica di tutti gli attori protagonisti della città è l'elemento su cui basare le future esperienze urbanistiche. Mariolina Besio (1994) suggerisce proprio il ritorno di un ruolo dalla parte dei cittadini: non solo una concertazione dei maggiori attori che operano la città, ma

#Pensare

anche quelli che la vivono. Come si vedrà nel volume 2 #Sentire oggi i cittadini vogliono essere protagonisti non solo negli spazi urbani ma anche nei processi in cui si decide il futuro delle città, vogliono sempre più avere una auto-coscienza maggiore per comprendere se stessi e la città.

Di conseguenza il processo *top-down*, ovvero di pianificazione e gestione delle città da parte delle amministrazioni, deve necessariamente mutare in luce alla nuova idea di città condivisa, pluralistica e collaborativa. Bisogna dunque rispettare le esigenze delle comunità e il successivo conseguimento del pubblico interesse. Successivamente anche gli strumenti urbanistici devono evolversi secondo un approccio responsabile alla pianificazione creando un terreno fertile dove tutti possano conseguire l'interesse pubblico e la qualità urbana non più solo come qualità e quantità di servizi, ma anche come qualità di spazio pubblico e delle dinamiche relazioni che avvengono al loro interno.

L'evoluzione dello strumento passa da un modello centralistico e autoritario della pianificazione ad un modello societario dove la partecipazione avviene da parte di tutti i soggetti coinvolti, solo con il consenso motivato, orientato e accompagnato attraverso il quale si costruiscono le scelte (Orioli & Secondini, 2009). Per fare questo il compito dell'amministrazione deve evolversi in diverse mansioni tra cui alimentare il dibattito inserendo idee e valori per definire l'interesse pubblico e mettendo a disposizione un sapere tecnico di capacità per raccogliere informazioni e proporre soluzioni.

Come suggerisce Attilio Belli (2006), servono politiche integrate in un'ottica di *democrazia deliberativa* nella formulazione di soluzioni dei problemi del territorio connesse al proprio uso in base ad una rappresentazione della città come un sistema di processi di diversificazione e specializzazione senza impoverire la concezione del sistema urbano in modo tale da trasformare la complessità della città in una qualità (Lombardo, 1994).

Questa nuova identità dello strumento di pianificazione converge verso la concezione di piano come punto di partenza, come suggerisce Federico Oliva (Franceschini, 2015), su cui riflettere come se si fosse in presenza di uno stato di avanzamento lavori

(Orioli & Secondini, 2009) e non più come un punto di arrivo che regolamenti le trasformazioni imminenti.

Il piano urbanistico necessita dunque di smettere di essere un insieme di norme e regole, ma un progetto di una comunità su un territorio e per questo è necessario comprendere a fondo le dinamiche sociali e spaziali del territorio senza affidarsi unicamente strumenti di diritto. Così si riflette anche nel progetto urbano, in quanto la difficoltà di comprendere la città contemporanea, induce a indagare identità, specificità, caratteristiche e aspettative tramite un progetto urbano inteso come una ricerca aperta, non un prodotto finito fisico, ma anche sociale facendo riferimento all'idea di città che riflette un'idea di società tenendo insieme in questa maniera tempo e società (Porrino, 2006). Per questi motivi risulta necessario che il piano in sé debba essere accessibile e comprensibile a tutti i livelli e non più strumento esclusivo di tecnici e pochi eletti all'interno delle amministrazioni.

#Pensare

3 | La confusione dell'urbanista contemporaneo *Dilemmas of the contemporary urban planner*

La figura dell'urbanista oggi si scontra con le problematiche che l'urbanistica, come abbiamo visto precedentemente, sta affrontando nell'elaborazione e concezione dei piani come concretizzazione di idea di città.

L'urbanista affronta da una parte la diffusione di discipline e saperi che si occupano del medesimo oggetto di studio⁸, ovvero la complessità della città, con una conseguente erosione della sua figura stessa, dall'altra parte invece, nel confrontarsi con amministrazioni e cittadini emergono banalizzazioni retoriche della conoscenza della città che oscurano così le sue competenze specifiche sulla città (Secchi, 2010).

Già storicamente si è percepita una disillusione sulla figura dell'urbanista, come analizzato attentamente da Romano (1980), in quanto per realizzare un miglioramento della condizione umana cercando di attenuare gli scontri tra politici e tecnici sono state adottate ideologie ambigue attraverso le quali, ad esempio si accomunano i gesti creativi degli urbanisti allo stesso piano di quelli effettuati dagli architetti.

Analogamente Giancarlo de Carlo illustra all'interno di tre cortometraggi (Marco Aldo Chiozzi, 2014a; 2014b; 2014c) presentati alla X Triennale di Milano del 1954 i possibili assetti e frizioni tra architetti, urbanisti e tecnici, i quali costruiscono soluzioni per lo spazio commisurato all'uomo basandosi su dati scientifici senza però considerare la variabile rappresentata dall'uomo stesso, creando così un'immagine dell'urbanista confusa e lontana dalle reali necessità e bisogni dei cittadini.

Da un differente punto di vista si può individuare una possibile origine (Secchi, 2000) di queste difficoltà nel fatto che l'urbanista, necessitando di ottenere un largo consenso da parte di un'ampia platea formata sia da amministratori ma anche da diversi strati sociali di individui, è chiamato ad argomentare in

⁸ Si vedano ad esempio (Moraci, 2002)(Villanti, 2006)(Indovina, 2008).

maniera autorevole le immagini e le proposte contenute negli strumenti adottati facendo valere la precisione dell'empiricità del metodo e delle osservazioni. Per questo motivo l'urbanista è una figura che si trova a metà strada tra l'etica del potere e la ricerca di una verità consensuale, e spesso alcuni urbanisti finiscono per

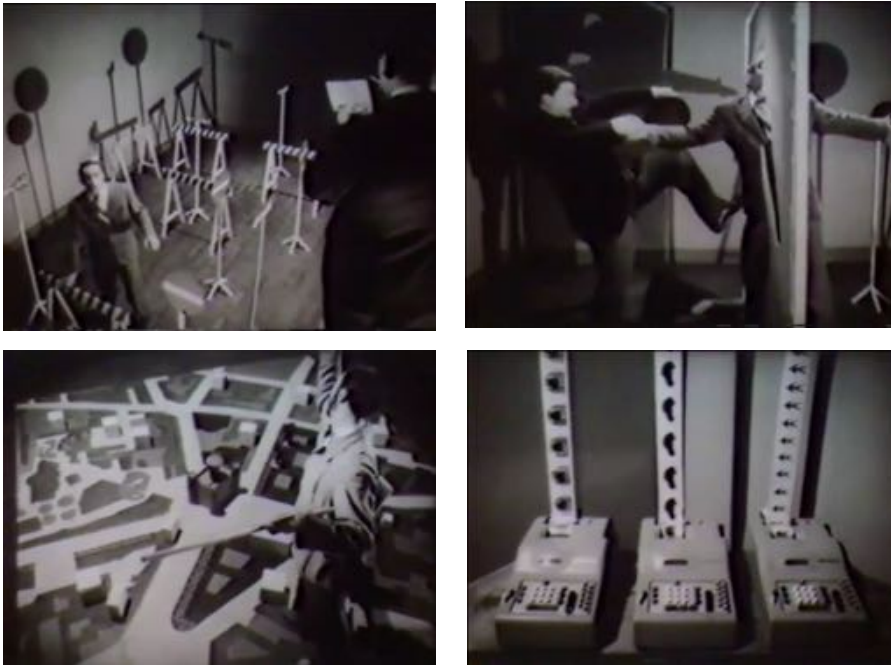


Fig. 3.1: alcuni frames dei cortometraggi presentati da Giancarlo de Carlo alla X Triennale di Milano in cui viene evidenziato come gli urbanisti progettino le città senza tenere in considerazione i cittadini. (Credit: Marco Aldo Chiozzi, 2014a; 2014b; 2014c).

descrivere semplicemente uno stato di fatto (ibidem).

Inoltre l'urbanista oggi si trova a confrontarsi con la difficoltà legata strettamente alla dicotomia tra la giurisprudenza e l'urbanistica come si può evincere in diverse interviste effettuate (Franceschini, 2015) dalla rivista della sezione Trentino dell'Istituto Nazionale Urbanistica aventi lo scopo di analizzare lo stato attuale della disciplina urbanistica. La conseguente disattenzione rispetto all'attività dell'urbanista può trovare le sue origini quando dal dopoguerra in poi è stata assunta

l'impostazione di presentare un'immagine scientifica della disciplina, considerando abachi, tabelle e norme, e di conseguenza ignorando l'apporto della dialettica alla pratica (Romano, 1980).

Questo ha permesso che l'urbanista venga visto più come un tecnico che come un professionista indipendente e profondamente teorico. Il risultato è che il tecnico non viene più investito di un ruolo di riferimento per le trasformazioni urbane e la gestione della città e quindi sempre meno ascoltato (Franceschini, 2015); se posto a confronto con la figura dell'architetto, oggi sempre più mitizzata come *archistar*, l'urbanista può sembrare una figura invisibile.

Sicuramente la questione di immagine non è l'unica che crea i problemi principali a questa figura professionale, ma lo sono le molte tematiche emergenti e modalità di approcciarsi alla città che lo relegano in uno stato di incapacità di affrontare nuove sfide. La Cecla (2015), insieme ad altri studiosi, a questo proposito evidenzia come si sia persa la capacità di leggere il territorio al suo interno, mentre tuttavia si continua a proporre soluzioni a grande scala. Le parole dell'antropologo possono risultare molto dure e di forte denuncia, quasi ad auspicare una *tabula rasa* del *modus operandi* attuale sulla città, ma possono trovare una validazione nell'acuta osservazione condotta sempre da Secchi (2000), quando osserva come l'urbanista nel rimanere rigoroso nelle argomentazioni si allontana perdendo il contatto con codici e radici della tradizione culturale della città. Le trasformazioni della città che vanno contro le logiche della disciplina urbanistica vengono definite come *disordine* o *caos*, di conseguenza non analizzabili, facendo emergere un atteggiamento illuminista che conduce a scarsa conoscenza dei problemi e la mancata applicazione razionale dei principi urbanistici (Romano, 1980). In questo scenario complice è anche l'impreparazione tecnica e psicologia dei politici e amministratori che permettono la perdita di contatto con la disciplina, cultura e pratica urbanistica. La strada intrapresa in Italia è indirizzata nella pianificazione di aree vaste, come viene evidenziato dai diversi rapporti pubblicati dal centro nazionale

di politiche urbane Urban@it (Cremaschi, 2016), ed effettivamente anche il filosofo Cacciari (2004), che interrogandosi proprio sull'organismo città, rivela come oggi non abitiamo più città, ma territori. Questo produce ulteriori difficoltà per l'urbanista: effettuare una corretta programmazione in un territorio vasto, cercando di tenere in considerazione gli aspetti più dinamici e organici che li caratterizzano.

Inoltre in Italia, ma anche in Europa, possiamo trovare facilmente, in analogia con l'architettura, quella che è una grande difficoltà nel gestire la difficile scelta programmatica tra una metodologia di progettazione votata alla conservazione o una più indirizzata verso un *futurismo* (Cacciari, 2004: 48) dando libertà di azione agli architetti e urbanisti nel contesto costruito. In questo caso sempre lo storico sindaco di Venezia, propone di considerare le due posizioni come due facce di della stessa medaglia e considerarle insieme, per comprendere successivamente quale sia la soluzione più adatta.

Bisogna considerare anche che il carattere fortemente dinamico degli ultimi decenni, dovuto anche ad una impostazione della società basata principalmente sulla comunicazione (Prizzon, 2006), sembra far perdere l'oggetto della ricerca degli urbanisti, traducendo la concettualizzazione della complessità della città in un nomadismo comunicativo (Secchi, 2005).

Oggi determinate funzioni possono variare in dipendenza ai contesti sociali ed economici molto rapidamente. Se nel passato il lavoro dell'urbanista risultava quello di distribuire servizi all'interno del territorio e più specificatamente dentro edifici speciali, aggiustando la pianificazione e il disegno urbano di conseguenza, oggi questa pratica non risulta più efficace. La città non è più il risultato di una distribuzione equilibrata di funzioni o servizi, oggi, come si illustrerà nei capitoli e volumi successivi, quello che conta sono le relazioni, non intese solamente a livello sociale, ma anche relazioni tra le funzioni, relazioni tra gli stessi spazi pubblici.

Oggi l'urbanista non può più essere una figura esterna all'oggetto di studio e né tantomeno unica depositaria di strumenti e modelli per lavorare nella città (Scandurra, 1999), trovandosi impotente davanti alla necessità di trovare nuovi paradigmi metodologici.

Oltre alle difficoltà riscontrate nel saper leggere le relazioni che compongono la città rimane anche il fatto che l'urbanista deve relazionarsi all'interno delle amministrazioni con i funzionari che gli richiedono definizioni univoche e parametri (Franceschini, 2015) legandolo a processi burocratici estremamente rigidi e vincolanti a volte criticati da molti come una distribuzione di privilegi per i proprietari privati e i costruttori.

L'urbanista è disorientato da tante voci che raccomandano diversi percorsi, consapevole che il percorso metodologico non può basarsi sui valori fisici del territorio né tantomeno da una negoziazione all'interno del processo di confronto (Secchi, 2010). Il rischio è quello di venire visto come il *partecipatore* descritto da La Cecla (2015: 79), ovvero una figura il cui scopo è quello agevolare i rapporti tra le amministrazioni e i cittadini nei processi partecipativi agevolando i consensi sui progetti per la città e alimentando così il pregiudizio attraverso il quale i cittadini non possono avere accesso ai linguaggi dei piani e dei progetti.

Enzo Scandurra (1999) individua la crisi della figura dell'urbanista proprio nel passaggio da una figura di tecnico che produce norme e piani a figura che innesca processi interattivi atti a regolare la crescita di valori urbani, spostando l'attenzione verso un concetto di cambio di identità.

Risulta necessario trovare paradigmi diversi che avvicinino al dialogo tutti gli attori coinvolti nei processi di trasformazione della città per ricercare insieme la miglior qualità di vita che secondo Willi Hussler (Franceschini, 2015) si può misurare tramite la qualità degli spazi pubblici. Momenti di confronto tra diverse discipline, come il Laboratorio della Città (Villanti, 2006) organizzato a Modena tra il 2005 e il 2006, spostano l'attenzione verso l'analisi dello spazio pubblico, delle dinamiche che avvengono al suo interno e del progetto urbano.

Claudia Mattogno (2008a) fornisce una definizione dello spazio pubblico effettuando inizialmente una distinzione iniziale dal concetto di luogo, in quanto questo si riferisce ad uno spazio preciso con determinati caratteri distintivi; lo spazio pubblico è uno spazio fisico strutturante della città

[...] riconducibile a pratiche sociali condivise che si svolgono in spazi di forte rappresentatività urbana, dove animazione culturale e vitalità economica generano incontri e scambi, dove trovano sede privilegiata gli edifici delle istituzioni (Mattogno, 2008a, p. 155).

Lo spazio pubblico è il luogo del possibile, ma soprattutto consente a tutti di esercitare il diritto di cittadinanza indipendentemente dal fatto che sia determinato dal suo bisogno o di una mancanza di spazio privato (Barzi, 2014). Michela Barzi dimostra questo principio attraverso l'analisi della presenza dei senzatetto negli spazi pubblici aperti a quali viene negato proprio il diritto di libera fruizione dello spazio negando quindi quella appartenenza ad una comunità. Si afferma una cultura dello spazio pubblico in cui emerge una relazione dinamica e reciproca tra lo spazio pubblico stesso e la vita pubblica (Carr, Francis, Rivlin & Stone, 1992).

Proprio all'interno di questa tema vengono presentate diverse pratiche urbanistiche di indagine e di approccio all'interno del dibattito urbanistico e molte sono rivolte verso la ricerca di una *Media Felix* (Amendola, 2006) o il *benessere urbano* (Sernini, 2006), che spostano l'attenzione verso i legami che i cittadini hanno con la città che abitano, oppure pratiche che utilizzano la psicologia ambientale (Bonnes, 2006) per introdurre, tramite anche l'aspetto partecipativo del processo di elaborazione del progetto urbano, caratteristiche che non solo superino la concezioni di qualità della città come indice di servizi, ma come qualità degli spazi pubblici nella loro vivibilità intesa in uno spettro più ampio dentro le scienze umane. Nel volume 2 *#Sentire* si porrà l'attenzione proprio su questi diversi approcci cercando di coglierne le caratteristiche e in che modo queste possano venire in aiuto all'urbanista nella redazione di un progetto urbano.

In conclusione alcuni possibili obiettivi che l'urbanista può raggiungere per risolvere il problema individuato nel suo atteggiamento, come suggerito Scandurra (2002), si possono riassumere tramite tre dei quattro obiettivi per l'urbanistica

contemporanea proposti da Umberto Trame (2006), ovvero *abbandonare la norma* per favorire la sperimentazione ripartendo dai luoghi, *sapere vedere* la natura dello spazio, il suo *genius loci*, e tornare a considerare la *natura dei luoghi e manufatti* per costruire l'idea di città. Ci si può accorgere che la figura dell'urbanista necessariamente deve diventare una figura sempre più presente e di riferimento all'interno della città, soprattutto oggi, dovendo ripensare a nuove modalità di gestione della città. Infatti l'urbanista, vittima dello scollamento tra la cultura della città e le statistiche dei dati, deve ricucire questa frattura partendo da quella che era la fine del suo incarico, ovvero la redazione del piano. Come Oliva (Franceschini, 2015) invoca, l'urbanista non deve abbandonare l'amministrazione il giorno in cui viene approvato il piano, ma seguire il processo di realizzazione di questo, per armonizzarlo di volta in volta con l'evoluzione delle dinamiche sociali in atto, ma anche e soprattutto per evitare che i piani stessi vengano realizzati solo in parte da amministratori o tecnici delle amministrazioni che ne stravolgono o perdono il significato dello stesso. Il suo ruolo deve porsi come *trait d'union* tra le scelte politiche delle amministrazioni e i cittadini che non vogliono sentirsi esclusi nelle decisioni programmatiche urbane e dei progetti. I geografi Amin e Thrift (2001) riconoscono proprio questo obiettivo:

[...] questo comporta come il nuovo pianificatore urbano rivesta il ruolo dell'intermediario fondamentale, che aiuta a mobilitare le "voci dalle zone di confine", facendo da arbitro fra i diversi interessi e assicurandosi che chi detiene il potere non imbrogli; non perdendo mai di vista la giustizia sociale urbana come obiettivo principale (Amin & Thrift, 2001, p. 193).

Per fare questo l'urbanista (Secchi, 2010) dovrebbe riflettere come il ruolo di una mente ben allenata debba spostarsi verso una pratica della conoscenza che non cerchi la sua reputazione nel progressivo restringimento del proprio campo di indagine e nella specializzazione, ma nella capacità di costruire connessioni e interazioni attraverso il tempo, lo spazio e la

#Pensare

conoscenza che li ha attraversati, cercando di immaginare situazioni migliori di quelle originali insieme alle modalità per raggiungerle.

4 | Il linguaggio: crisi e rinnovamento

Language: crisis and renovation

Le problematiche legati ai piani e alla figura dell'urbanista sono accentuate dal linguaggio. Francesco Indovina (2006) introducendo una pubblicazione da lui curata su un nuovo lessico urbano evidenzia come negli ultimi anni la riflessione sulla città abbia avuto una connotazione politica e sociale. Questo ha comportato una debolezza nel saper comunicare il fenomeno urbano e di conseguenza si sia spesso usato il termine di *città contemporanea*, un termine vago che non riesce a descrivere e non soprattutto non riesce a collocare correttamente la complessità della città nella nostra epoca. Oggi infatti i linguaggi dell'urbanistica sono sempre più ibridi dovendo attingere ad altri linguaggi specializzati come quello della giurisprudenza o della politica (Mattogno, 2008b) e la comunicazione riveste un ruolo essenziale per poter allargare la platea dei destinatari e l'efficacia degli strumenti. Patrizia Gabellini (2010) individua come le caratteristiche dell'urbanistica investano il sistema dei valori sociali rendendo la comunicazione impegnativa in quanto richiedono consapevolezza e attenzione. Di conseguenza anche gli stessi obiettivi della comunicazione costituiscono una problematica, potendosi declinare in maniera diversa con scopi di pubblicizzazione, di convincimento, di coinvolgimento o mobilitazione. Tuttavia le complessità della comunicazione riguardano anche l'identificazione stessa dei destinatari e il contesto in cui si affronta il dialogo ma anche la comunicazione interna tra specialisti che necessita di un linguaggio specialistico inadeguato per quella con un pubblico esterno.

Cacciari (2004), come abbiamo già visto precedentemente, sposta l'attenzione concettuale dall'oggetto città a quello territorio. L'azione che svolge è di far comprendere come oggi il fenomeno urbano non è più unicamente relegata ad un contesto racchiuso da confini ben delimitati ma è molto più esteso e diffuso di quanto si pensi comunemente. Sebbene in questo

esempio troviamo una valida dimostrazione efficace di come il lessico ci aiuti a descrivere realtà e concetti in continuo divenire, bisogna notare come oggi si tenda a trovare specificazioni dettagliate di ogni concetto e contesto, sia per il fatto che oggi le problematiche nella città si sono rese sempre più complesse sia per il fatto che vi è anche l'impossibilità di raggiungere l'efficacia desiderata.

Ad esempio, se la parola *periferia* oggi è un raccoglitore di tanti concetti lontani dal concetto in stretto legame biunivoco che lo legava al *centro storico*, come ci suggerisce Antonio Clemente (2015), lo dimostra anche il fatto che sempre più necessitiamo di aggettivi per specificare diversi problemi. La periferia può essere brutta, pericolosa, povera, multietnica e così via, accorgendosi come il concetto di periferia diventa eccessivamente generalizzante per tutte le problematiche della città all'infuori del centro storico tanto da creare la necessità di coniare il termine *prima periferia* per distinguere quelle realtà a ridosso del centro storico che nel tessuto urbano sono tanto radicate quanto il centro storico stesso, ma non presentano le problematiche tipiche dei contesti alle propaggini esterne della città.

In questa situazione di confusione che Clemente descrive come *peste del linguaggio* riprendendo il concetto a sua volta da Italo Calvino (1988) trova terreno fertile il proliferare delle influenze di parole di derivazione anglosassone, la cui traduzione a volte risulta concettualmente diversa. Ad esempio se consideriamo la parola inglese *suburbs*, spesso e volentieri questa viene tradotta con il termine *periferia*. L'errore che ne scaturisce è quello di caricare con i medesimi valori negativi che oggi noi attribuiamo la parola *periferia* una parola inglese che vuole avere un'accezione più morfologica che metaforica (Bravo, 2010).

Bisogna inoltre considerare che l'Italia occupa il ventiduesimo posto su 27 in Europa⁹ per livello di competenza in lingua inglese. Questo significa che la comprensione della lingua anglosassone non è esauriente sia a livello letterale che a quello più ampio concettuale. Se a questo dato di fatto, aggiungiamo la pratica sempre più diffusa di utilizzare terminologie di

⁹ Ef Italia, *Il più ampio rapporto internazionale sulla competenza dell'inglese nel mondo*. Disponibile a: <http://www.ef-italia.it/epi/> [Ultimo accesso 13 Ottobre 2016].

derivazione inglese per definire problematiche e concetti, la situazione si aggrava di più: il linguaggio diventa sempre più di difficile comprensione e diffusione per i destinatari dei contenuti. L'urbanista si trova in difficoltà quando si vuole relazionare con un pubblico più ampio come quello composto dai cittadini che non sono pratici della disciplina. La difficoltà comunicativa risulta evidente anche quando, su richiesta di analisi per uffici tecnici o amministrazioni, bisogna definire precisamente determinate dinamiche all'interno della città e degli spazi pubblici, che vengono descritte molto efficacemente dal linguaggio popolare: il *rimboccarsi le maniche* da parte dei cittadini per curare la propria strada si trasforma in *attivismo urbano*, che ad una lettura distratta può rimandare ad un concetto di attivismo reazionario simile ad esempio a quello per i diritti umani.

I termini inglesi inoltre spesso vengono utilizzati come slogan o concept per descrivere i piani o progetti. La Cecla (2015: 90) si scaglia con veemenza contro quella che chiama *povertà epistemologica*: una tradizione consolidata per aggiungere appetibilità alla pratica urbanistica trovando parole di cui il problema della traduzione non viene affrontato, facendo in questa maniera perdere di significato la parola usata inizialmente. Il ricorso sempre maggiore di immagini retoriche assumono tuttavia caratteri vaghi e poco controllabili definendo così un oggetto poco conoscibile dal pubblico (Belli, 2004), come nel caso portato ad esempio da Bottini (2016) della parola *ambiente*, la quale complice una cultura fatta da interessi di specialisti o lobbisti, rimane sospesa nell'indeterminatezza.

Tutto questo viene enfatizzato anche dal mondo digitale che tramite i media ma anche la sempre più presente cultura della pubblicità, permette una ampia diffusione della comunicazione tra urbanisti e diversi destinatari, sebbene l'utilizzo dei media avvenga tramite banalizzazioni e un eccessivo utilizzo della comunicazione parlata, a scapito di quella raffigurativa capace di avere una forte influenza sulla percezione e sulla costruzione di una immagine della città (Gabellini, 2010). Questo rapporto tra città digitale e città fisica è molto stretto e nel secondo volume si analizzerà come questo rapporto sia determinante nel comprendere i fenomeni urbani.

L'impovertimento del lessico sia italiano che inglese non solo depaupera il dibattito in quanto non possiede una maniera efficace per trasmettere contenuti e concetti ma apre la strada all'usanza del fraintendimento. I documenti che compongono i piani, sono riempiti di sempre più parole che difficilmente descrivono sinteticamente il concetto a cui si riferiscono e il fraintendimento delle parole è sempre più usato per modificarne il significato degli slogan man mano che vi sono necessità diverse che si verificano (Clemente 2015). Tutto questo viene supportato anche da una spersonalizzazione del soggetto narratore che può confondere il lettore non permettendone un pieno coinvolgimento (Belli, 2004).

Troviamo uno scollamento raffigurativo e lessicale con quello che è il fenomeno urbano, le relazioni che si tessono al suo interno e la descrizione che se ne dà di esso.

Proprio da lato grafico e raffigurativo si trovano ulteriori problematiche. I piani urbanistici sono pieni di tavole grafiche la cui interpretazione a volta risulta difficile. Tenendo in considerazione che questi elaborati hanno come destinatario personalità tecniche all'interno delle amministrazioni o negli studi professionali, le raffigurazioni che si possono trovare all'interno di un piano sono una mappa delle norme (Gabellini, 2007). Questo produce una *ghettizzazione* dei cittadini perché inabili a leggere queste mappe e a riguardo Bruno Bara (1994) riconosce l'importanza di associare modelli mentali per la rappresentazione della conoscenza in quanto possono avvicinarsi più agevolmente ai processi mentali logici della sua comprensione. Nel PSC di Bologna, come si è visto nel secondo capitolo, si possono trovare anche alcuni tentativi di una raffigurazione più evocativa in linea con una politica di avvicinamento al cittadino. Sempre Patrizia Gabellini (2007) assume che il disegno del territorio debba essere a base fisica. Si pone la necessità di trovare un nuovo modo di comunicare qualcosa che è intangibile, come ad esempio le dinamiche relazionali all'interno del tessuto urbano, in maniera correlata con una rappresentazione morfologica della città per riuscire a contestualizzare meglio l'ambiente urbano: una

rappresentazione di oggetti astratti in una mappa di un mondo concreto.

Se Colombo (2002) riprende la definizione di Friedman che definisce la pianificazione come conoscenza e azione, la conoscenza necessita di una comunicazione adeguata poichè (Gabellini, 2010) pone al centro l'interazione tra emittente e destinatari in quanto il discorso visivo aiuta il convincimento e ha il potere di influenzare la figura concettuale dietro ad un discorso. Tuttavia impieghi confusi di immagini di non facile interpretazione, permette spesso il passaggio a immagini metaforiche (Belli, 2004), e infatti nel periodo a cavallo tra gli anni '50 e '60 ci sono stati tentativi di ripulire il linguaggio cercando di purificare concetti confusi tramite un linguaggio assoluto. Per questo motivo Gabellini (2010) indica come la comunicazione in urbanistica si componga sostanzialmente di tre momenti che non si sovrappongono: le mappe come rappresentazione del territorio, gli schemi come rappresentazione dei tratti comuni tra oggetti fisici e concetti mentali e i manifesti argomentativi che non devono ridursi a semplici didascalie. Se presi non insieme la potenza del messaggio viene ridotta e di conseguenza può essere fraintesa se non addirittura non compresa.

Interessanti in questo panorama sono diverse esperienze e pubblicazioni (Mattogno, 2008c; Indovina, 2006; Villanti 2006) hanno cercato di chiarire e rendere accessibili alcuni termini e concetti del linguaggio dell'urbanistica.

Oggi dunque si parla spesso di città *habitat* (Fregolent, 2006) del genere urbano, prendendo spunto dagli studi delle scienze naturali sugli animali. L'*habitat* urbano è un contesto fisico per la vita umana ma al tempo stesso è l'oggetto delle trasformazioni che l'uomo stesso opera consapevolmente o in maniera involontaria (Latini, 2006). Certamente la parola *habitat* possiede un ventaglio di significati e precisazioni diverse, ma una di queste è proprio quello di riferirsi ad un modo specifico di vivere in un determinato contesto in relazione stretta tra chi abita e cosa è abitato, ma soprattutto come l'uomo lo adegua ai suoi *bisogni*. In questo *habitat* per soddisfare i bisogni si sviluppano tutte quelle pratiche che sfruttano tutte le capacità, sia sociale che

istituzionale, per star bene sul territorio. In quest'ottica entrano in campo le emozioni come valutazione delle azioni da intraprendere nelle pratiche di *governance*; a questo riguardo Amendola (2006) parla di *città media felix*, intesa non solo come indicatori di livelli di reddito, infrastrutture, ma anche come il legame che gli abitanti hanno con la città, un grado di soddisfazione e significatività dei luoghi. La *città felix* è una città che sa rispondere alla domanda della gente, ed è lo stesso Amendola che cita Calvino a riguardo:

Di una città non godi le sette o settantasette meraviglie ma la risposta che dà alla tua domanda (Calvino, 1972, p. 44).

Interessante è la diffusione delle metafore per gli specialisti, per cui un autore come Calvino viene sempre più citato spostando l'attenzione non unicamente alla struttura urbana ma più verso l'esperienza urbana (Amendola, 1997).

Nonostante oggi la domanda di città risulti molto articolata e dinamica nel tempo, questo produce una necessità di lettura e comprensione e mediazione di cui tanto declama la mancanza La Cecla (2015). La città quindi diventa tematica, come ci suggerisce sempre Amendola (2006) tramite le sue sei città obiettivo, e volta per volta diventa una narrazione di determinati aspetti domandati dai cittadini. Questo viene dimostrato dal progetto di marketing urbano per Bologna, che verrà analizzato all'interno del capitolo sul caso di studio di Bologna del volume 3 #Creare, dove il lavoro di *city-branding* non è inteso come logo ma come narrazione della città da parte dei cittadini (Grandi & Prospero, 2015). In questo contesto si inserisce il concetto di *urbanità*, supportata da La Cecla (2006; 2015) in più occasioni, che racchiude diversi aspetti come, ad esempio, la dimensione della quotidianità insieme alla raccolta dei problemi pratici. Viene confermato, e forse allargato, il concetto di città come *habitat*: la città è vivente, un organismo che dimostra la sua esistenza proprio quando la gente è capace di trovarsi in disaccordo con i regolamenti locali e attuano maniere di trasformare e vivere la città diverse.

Tutto questo avviene all'interno di spazi pubblici, come abbiamo visto nel capitolo precedente tramite la definizione fornita dalla

Mattogno (2008a), i quali, avendo una duplice dimensione fisica e sociale, diventano uno dei motivi per qui dentro la disciplina urbanistica troviamo studiosi di diverse discipline. L'anima di uno spazio è composta dalle relazioni, le pratiche e le percezioni di chi li vivono, riconducibili al concetto del rito. I riti urbani diventano indicatori significativi della qualità dello spazio pubblico:

L'interesse per i riti urbani non deriva dal loro disporsi e svolgersi *nella* città, ma dall'aver la città come posta in gioco, nel loro essere legati a comportamenti di appropriazione della città, dell'urbano, considerato quest'ultimo come forma mentale e sociale, quella della simultaneità, della convergenza, degli incontri, una qualità che nasce da spazi, oggetti e prodotti, che costituisce un insieme di differenze (Belli & Lieto, 2006: 168).

Emerge la concezione di una cultura urbana, la stessa che Alfredo Mela (2006: 162) riprende dal sociologo John Rex, ovvero il senso antropologico delle usanze, linguaggi e stili di vita propri di specifici gruppi, che a livello internazionale viene definita anche come *living heritage* (Heritage Saskatchewan, 2012). Oggi l'attenzione è sempre maggiore proprio su cosa avviene dentro la città e infatti la pratica della Psicologia Ambientale (Bonnes, 2006) pone al centro della progettazione l'utente stesso degli spazi con i suoi comportamenti atti a perseguire il proprio benessere. Viene attuato un cambio prospettico dell'impostazione del progetto urbanistico e se seguiamo il ragionamento della Mattogno (2008a) possiamo trovare una possibile motivazione della crisi dello spazio pubblico, proprio in quanto viene inteso come spazio morfologico riempito di funzioni.

Nella città inoltre possiamo trovare spesso dibattiti sulla ricucitura urbana, o come suggerisce Michelangelo Savino (2006), sul rammento urbano. Diversi fattori come l'interruzione della crescita urbana, la crisi e il decentramento delle produzioni industriali, il processo di abbandono di aree industriali o militari, impongono sia a livello urbano morfologico che sociale azioni di

rigenerazione del tessuto¹⁰. Viene sfruttata così l'occasione per inserire e innovare i servizi e le infrastrutture di cui l'amministrazione si dota, tramite anche un processo di partecipazione. Quest'ultimo termine è sempre più comune in urbanistica, forse proprio perché riguarda tutti quei soggetti che vogliono fare parte del processo decisionale. E' un tema che le amministrazioni sempre più affrontano poiché non va più considerato come un ultimo passaggio del processo decisionale ma parte fondante della pianificazione e programmazione delle azioni sulla città (Musco, 2006) proprio per far sì che, come auspicato da Secondini (Orioli & Secondini, 2009), vengano adottate politiche condivise dove tutti possano conseguire l'interesse pubblico.

Non è necessario dunque trovare nuovi paradigmi comunicativi come auspica Clemente (2015) ma come dimostrato dagli esempi sopra riportati, la complessità della questione urbana si può analizzare tramite nuovi linguaggi che spostano l'attenzione verso nuovi obiettivi. Per questo motivo successivamente in questa trattazione si vedrà di analizzare come metodi e temi diversi possono influenzare il progetto urbano tramite un linguaggio e una comunicazione che siano comune a tutti i destinatari del messaggio e li mettano allo stesso livello.

¹⁰ Per alcuni esempi a riguardo si veda il progetto sull'area Staveco (Unibo, 2016) oppure il progetto del Tecnopolo (Urban Center, 2014), entrambi a Bologna.

5 | La coscienza urbana *Urban consciousness*

Nei precedenti capitoli si è evidenziato come, nonostante gli urbanisti e gli strumenti a loro disposizione, si ritrovino in una situazione che necessita un rinnovamento: emergono nuovi linguaggi, nuovi modi di intendere e di lavorare nella città e nelle sue dinamiche. Come vedremo più approfonditamente anche nel volume 2 #Sentire, in questi frangenti si nota come l'attenzione si sia spostata al manifestarsi di *culture* intese come usanze, linguaggi e stili di vita propri e ciò conduce ad una idea di città intesa come un fenomeno culturale al cui interno un fattore rilevante è proprio la fruizione dello spazio pubblico (Mela, 2006). In questo fenomeno culturale ritroviamo la ricerca della felicità, concetto universale (Bravo, 2012) che si può declinare in diverse forme come ad esempio il ben-essere, che deriva dalla traduzione del termine inglese *well-being* e non va confuso con la parola benessere, la qualità della vita e la sostenibilità. Infatti Luisa Bravo (2008) opera una importante distinzione tra due differenti requisiti di ben-essere: il primo relativo al funzionamento del sistema città sotto l'aspetto fisico e funzionale, valutato tramite requisiti che la forma urbana deve realizzare; il secondo invece è riferito proprio ad una condizione espressa dal singolo o da un gruppo di cittadini, valutata unicamente tramite l'esperienza che si fa dello spazio. La ricerca di ben-essere diventa il soddisfacimento di bisogni e desideri. L'attenzione deve essere rivolta verso le persone in quanto sono proprio gli abitanti che ridefiniscono ciò che deve essere ordinato come suggeriscono i geografi Ash Amin e Nigel Thrift (2001), i quali riconoscendo una natura varia e multiforme della vita pubblica suggeriscono di abbandonare le generalizzazioni sulla città come complesso, e conseguentemente adottare un punto di vista attraverso il quale si possa cogliere la fenomenalità non unicamente con teorie o attività cognitive.

#Pensare

45	46	47	48	49
Grassroots Movement	Green Space	Hacking the City	Happy City	Inclusive Design
50	51	52	53	54
Infrastructure of Waste	Local Food	Local Knowledge	Micro Architecture	Mortgage Crisis
55	56	57	58	59
Multicultural Cities	Neighborhood Icon	Neighborhood Loyalty	Neo-Localism	Non-Iconic Architecture
60	61	62	63	64
Occupy Wall Street	Oxytocin	Participatory Budgeting	Participatory Urbanism	Peak Oil
65	66	67	68	69
Personal Accountability	Protest	Public-Private Tension	Public Space	Resilience
70	71	72	73	74
Segrification	Share Culture	Slowing Down	Social Design	Squatter
75	76	77	78	79
Storytelling	Stranger Interaction	Street Facade	Suburban Retrofitting	Suburban Sprawl
80	81	82	83	84
Toxic Neighborhoods	Transportation Psychology	Trash Mapping	Trauma	Trust
85	86	87	88	89
Unconscious Perception	Urban Beauty	Urban Data	Urban Foraging	Urban Games
90	91	92	93	94
Urban Inequality	Urban Intervention	Urban Livability	Urban Meditation	Urban Mobility

Fig. 6.1: alcune delle tendenze urbane proposte dal Bmw Guggenheim Lab. (Credit: Bmw guggenheim Lab, 2013b).

A tal proposito il Bmw Guggenheim Lab, un laboratorio mobile¹¹ nato su iniziativa della fondazione Solomon R. Guggenheim e il Bmw Group volendo riunire studiosi di diverse discipline all'interno di uno spazio di incontro pubblico per esplorare come le persone si riferiscono alla città e allo spazio pubblico, propone cento punti di vista o tendenze urbane (Bmw Guggenheim Lab 2013b), confermando l'importanza di tematiche come la *conoscenza locale (Local Knowledge)* oppure lo *spazio pubblico, la bellezza urbana (urban beauty), la vivibilità urbana (Urban livability) il progetto sociale (social design)*.

Anche nel contesto italiano ritroviamo la stessa attenzione a tematiche simili, come nel corso della conferenza organizzata dall'associazione culturale City Space Architecture *Past Present and Future of Public Space* (City Space Architecture, 2013a), tenutasi a Bologna nel 2014, dove nel pannello degli argomenti ritroviamo l'attenzione a tematiche come la Urban Happiness and Well-being, Quality Architecture and Urban Design.

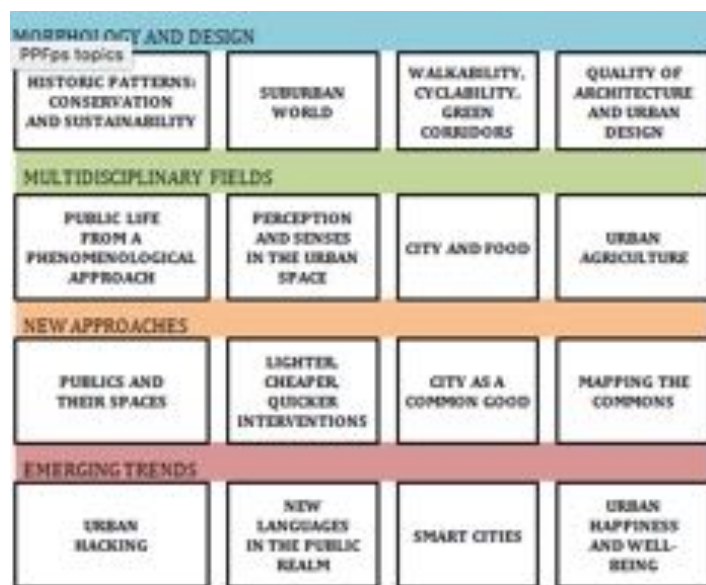


Fig. 6.2: pannello degli argomenti della conferenza *Past Present and Future of Public Space*. (Credit: City Space Architecture, 2013a).

¹¹ Dal 2011 al 2014, il laboratorio si è recato a New York, Berlino, e Mumbai. Si veda (Bmw Guggenheim Lab, 2013b).

Un'efficace sintesi di questi punti di vista la si può ritrovare all'interno della Carta dello Spazio Pubblico redatta e adottata durante la Biennale dello Spazio Pubblico a Roma nel 2013, dove l'articolo 13 recita:

Gli spazi pubblici sono elemento chiave del benessere individuale e sociale, i luoghi della vita collettiva delle comunità, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità, in linea con quanto espresso dalla Convenzione Europea del Paesaggio. La comunità si riconosce nei propri luoghi pubblici e persegue il miglioramento della loro qualità spaziale (Biennale dello Spazio Pubblico, 2016).

Si può parlare del concetto di spazio pubblico come spazio di visibilità di una collettività in fase di affermazione storica e sociale (Ferreira, 2006) in quanto trasmette in continuazione un sapere e un modo di pensare e vivere; Jamie Lerner, ex sindaco di Curitiba in Brasile, capisce questo concetto e lo sostiene dimostrandoci che la collettività crea i bisogni ma anche le soluzioni (Lerner, 2014).

La città è un organismo vivente e si rapporta con sè stessa cercandone di capire le dinamiche intrinseche. E' un processo di pratiche e di saperi liberi da quelle che erano le imposizioni sui bisogni della gente da parte dell'urbanista del XX secolo (Bravo, 2012) che sta avvenendo inconsciamente tramite diverse esperienze *bottom-up*¹². Queste esperienze vengono dal basso, e non si fermano unicamente in momenti partecipativi, ma in pratiche attività di gestione, pianificazione, trasformazione e promozione dello spazio pubblico. Interessante ad esempio è una campagna di sensibilizzazione sulla mobilità ciclabile *B-City* promossa dallo studio di architettura Ciclostile (Ciclostile Architettura, 2009) di Bologna: l'azione intrapresa non si è

¹² Si veda a riguardo il capitolo 7 dedicato all'urbanistica fai da te all'interno del volume #Sentire.

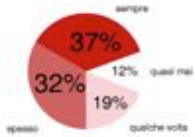
limitata in uno studio approfondito della questione e una esposizione all'interno di spazi istituzionali, ma si è allargata coinvolgendo i cittadini in strada tramite dialoghi, interviste e iniziative creative messe in atto proprio per stimolare quella che viene definita una *coscienza urbana* sul tema, riconoscendone la potenzialità generatrice di possibili azioni mirate alla risoluzione della problematica emersa.



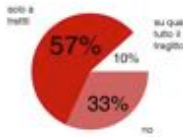
Fig. 6.3: alcune azioni di coinvolgimento effettuate dallo studio Ciclostile per stimolare la coscienza urbana sul tema della mobilità ciclabile. (Credit: Ciclostile Architettura, 2009).

posso farti una **DOMANDA ?**

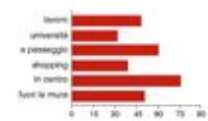
Con che frequenza utilizzi la bicicletta a Bologna?



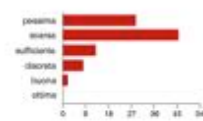
Nel tragitto che compi sono presenti piste ciclabili?



Dove vai con la bicicletta a Bologna?



Come consideri la qualità del sistema ciclabile a Bologna?



FUNZIONA

- [via delle repubbliche]
- [tratto di ciclabile che dal quartiere Sanegola porta al parco Tassin]
- [ciclabile bologno casalecchio e ciclabile sanforonza mangoli]
- [fossato e lazzerio di severa (però della resistenza)]
- [via Mengolivia L. Bassi]
- [ciclabile all'interno del s. orsola]
- [via dante, la pista che arriva alla certosa e poi casalecchio]
- [le bici pubbliche vicino la stazione]
- [via Sabotino]
- [Ciclabile Via Arcovegno]
- [tratto porta san vitale porta di strada maggiore]
- [meloncello-chiusa del seno]
- [di San Donato fino al centro]

NON FUNZIONA

- [il centro storico]
- [viati]
- [la maniera di dividere la ciclabile dagli altri percorsi]
- [Via Muri - Via Toscana]
- [strade dissestate e piste ciclabili non separate dal traffico]
- [presenza di intralci (pali e petali verdi), il design è spesso sterile]
- [collegamento università e porta aereogazza e la sede al lazzeretto]
- [Bolognina, Alto Moro]
- [segnalazioni migliori]
- [ladri di biciclette]
- [integrazione mezzi pubblico/biciclette; fondo stradale; accesso o in materiali non adeguati; ostacoli presenti nelle piste ciclabili; maggiori incentivi all'uso della bicicletta; molte vie di bologna non offrono adeguata protezione al ciclista]

Fig. 6.4: alcuni risultati delle interviste realizzate dallo studio Ciclostile con il fine di indagare e stimolare la coscienza urbana sul tema della mobilità ciclabile. (Credit: Ciclostile Architettura, 2009).

La coscienza urbana quindi è un prodotto di nuovi modelli e linguaggi incentrati sulla qualità ambientale e abitativa dove chi si muove nello spazio urbano non è più solo un abitante ma ne diventa un *produttore* (GU | Generazione Urbana, 2016: 16) come suggerisce il gruppo di ricercatori che ha lavorato presso l'Università di Roma Tre, e che ora si è riunito sotto il nome di Generazione Urbana e ha curato un intero numero della rivista Urbanistica Tre proprio a riguardo della coscienza urbana. Il loro lavoro (GU | Generazione Urbana, 2016) verte proprio su questo tema cercando di non fermarsi unicamente sull'attività di ricerca ma anche di rendere più accessibile la cultura urbana, in quanto è proprio l'uomo che costruisce il senso urbano tramite un processo di costruzione di relazioni sinergiche tra cultura, ambiente e società. Già nel 1938 l'urbanista e sociologo Lewis Mumford (1938) parlava di come la città andasse intesa come il punto di massima concentrazione dell'energia e della cultura di una comunità e risulta interessante osservare come 70 anni più tardi sociologi come Ferreira (2006) indicano come l'idea di città contemporanea non possa prescindere dal punto di riferimento costituito dalla realtà urbana e culturale.

L'attenzione è rivolta verso la consapevolezza dell'urbano, della ricerca di una felicità urbana intesa come qualità urbana di servizi e spazi, e di come queste influenzino le scelte individuali e le azioni politiche. I cittadini reclamano una partecipazione genuina in modo tale che i programmi e le iniziative promosse dalle amministrazioni siano in sintonia con le loro necessità (Musco, 2006). Per questo motivo i cittadini vogliono avere maggiore consapevolezza di se stessi e della città, come affermato da Salvatore Iaconesi (Human Ecosystem - Smart cities, smart communities, 2014b) durante la presentazione del *Report on Collaboration in Bologna*, del progetto HUB-Human Ecosystem Bologna, avente lo scopo di monitorare per 4 mesi a Bologna le comunicazioni aventi come argomento la collaborazione civica all'interno dei principali social network, così da restituire un ritratto della coscienza urbana sulla sensibilità dei cittadini nei confronti della collaborazione civica.

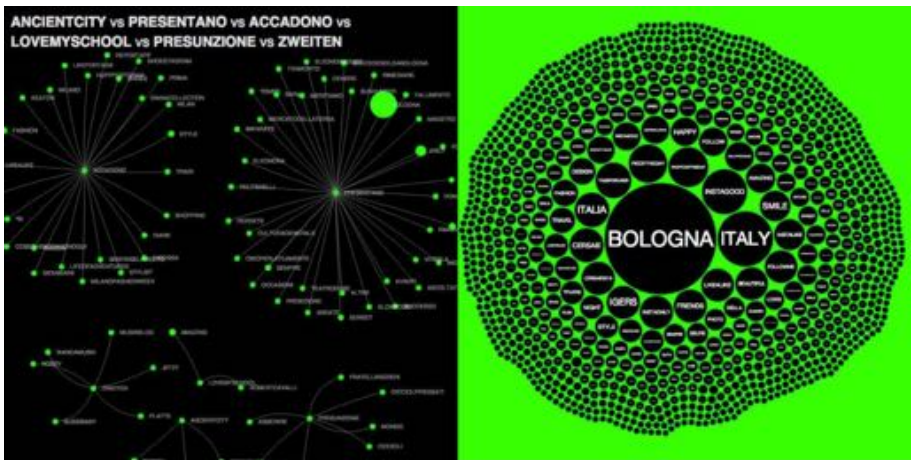


Fig. 6.5: una possibile rappresentazione della coscienza urbana sul tema della collaborazione proposta dal progetto HUB. (Credit: Comune di Bologna).

Se analizziamo la definizione di *coscienza* che l'enciclopedia Treccani fornisce, vediamo come questa racchiuda appieno tutte le tematiche emerse:

Coscienza - Consapevolezza che il soggetto ha di sé stesso e del mondo esterno con cui è in rapporto, della propria identità e del complesso delle proprie attività interiori.

La coscienza urbana, intesa anche come identità collettiva urbana come suggerito da Attilio Belli e Laura Lieto (2006), è in stretto rapporto con l'esperienza estetica degli spazi pubblici e ne deriva una idea di città come progetto aperto al cambiamento e condizionato a livello sociale (Ferreira, 2006). Conseguentemente la pianificazione diventa flessibile, interattiva e centrata sulle persone, attraverso l'ascolto, la parola, la capacità di leggere o l'apprezzamento della conoscenza contemplativa di certe comunità (Amin & Thrift, 2001). Ash Amin, durante una lettura avvenuta il 7 Ottobre 2016 a Bologna a margine della presentazione da parte di Urban@it, Centro nazionale di studi per le politiche urbane, del secondo Rapporto annuale sulle città, conferma come la città debba diventare un'organismo capace di effettuare un monitoraggio riflessivo del suo ambiente e dei comportamenti dei cittadini al suo interno, creando così un habitat intelligente capace di assoldare i cittadini nel plasmare le loro abilità e propensioni. Il geografo, dell'università di Cambridge, citando la previsione di Saskia Sassen, sociologa ed economista della Columbia University, in cui si prevede come nelle città del futuro le classi medie saranno impoverite e per sopravvivere svilupperanno sempre di più una politica economica basata sul *self-made*, propone come la *governance* debba divenire intelligente e connettiva al fine di comprendere la complessità della città tramite politiche basate sulla cultura materiale comprendente, conoscenze profane, progettazione condivisa e soprattutto *smart-habitants*, ovvero cittadini intelligenti e dotati di coscienza.

Nasce così la necessità di uno strumento di conoscenza della città contemporanea, da allegare al piano, che permetta una



Fig. 6.6: la coscienza urbana come una ragnatela di tematiche.
(Credit: GU | Generazione Urbana, 2016).

riflessione critica accessibile a cittadini, urbanisti, tecnici, professionisti e amministratori, capace di rapportarsi ad una società complessa, frammentata ed etoregenea, investigando la domanda degli abitanti, dandone voce nelle politiche attuative e promuovendo la qualità urbana e sociale (Bravo, 2008).

Con questi presupposti nel volume 2 #Sentire si porrà l'attenzione sulle modalità con cui si può indagare la vita pubblica, ricercando diversi paradigmi e strumenti che vengano in aiuto agli urbanisti, le amministrazioni e, soprattutto, ai cittadini per saper leggere e comprendere più approfonditamente la città e le sue dinamiche al fine redigere un progetto urbano realmente condiviso.

#Pensare

Università di Bologna
Scuola di Ingegneria e Architettura
Corso di Laurea in Ingegneria Edile-Architettura
A.A. 2015-2016

#Sentire
#Feel

Tesi di Laurea in Urbanistica di
Valerio Francia

Relatore
Prof.ssa Valentina Orioli

Co-relatori
Prof.ssa Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

MUP

Mapping Urban Perception
Metodi di indagine della vita pubblica
per il progetto urbano. Il caso di Bologna

VOL. 2

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA IN INGEGNERIA EDILE-ARCHITETTURA

TESI DI LAUREA

in
Urbanistica

MUP – Mapping Urban Perception

Metodi di indagine della vita pubblica per il progetto urbano.

Il caso di Bologna

CANDIDATO
Valerio Francia

RELATORE:
Chiar.mo Prof.
Valentina Orioli

CORRELATORI
Prof. Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

Anno Accademico 2015/2016
Sessione II

*A Liliana e Mario,
che mi hanno insegnato a sentire
il mondo e il cibo.*

Una città non è disegnata, semplicemente si fa da sola.
Basta ascoltarla, perché la città è il riflesso di tante storie.
[Renzo Piano, *La responsabilità dell'architetto*, 2014]

Credits

I contenuti di questa tesi di laurea sono l'esito di approfondimenti di ricerca sviluppati a partire dal tirocinio formativo curriculare, svolto presso il laboratorio Silab dell'Università di Bologna nel 2013 (Upgrading Bologna. Version 2.0), e di collaborazioni progettuali riferite a:

- *Past Present and Future of Public Space*, seminario internazionale promossa dall'associazione culturale City Space Architecture nell'ambito della Biennale dello Spazio Pubblico, Roma, 2013;
- *Past Present and Future of Public Space, International Conference on Art, Architecture and Urban Design*, Bologna, Italia, 25-27 Giugno 2014, promossa dall'associazione culturale City Space Architecture;
- Progetto internazionale *New Paradigm / New Tools* diretto dalla Carleton University's Immersive Media Studio (CIMS), in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture, primo anno di attività maggio-agosto 2016;
- *Imagining the Unseen City*, Seminario internazionale di ricerca promosso da QUT – Queensland University of Technology (Australia), presso l'associazione culturale City Space Architecture, 5 agosto 2016.

I riferimenti al caso di Bologna sono stati approfonditi anche grazie alla partecipazione in qualità di uditore dei seguenti eventi:

- *Report on Collaboration in Bologna*, presentazione rapporto del progetto HUB – Human Ecosystem Bologna sviluppato dal comune di Bologna in collaborazione con ANCI e LabGov, Bologna, 18 marzo 2016;
- *Cities for people: place making and place branding*, convegno internazionale all'interno dell'ottava edizione di *IT.A'.CA migranti e viaggiatori: festival del turismo responsabile*, Bologna, 27 maggio 2016;
- *Le Agende urbane delle città italiane*, presentazione del secondo Rapporto annuale sulle città del Centro nazionale di studi per le politiche urbane Urban@it, Bologna, 7 ottobre 2016.

Cover picture: Bologna, piazza Verdi by Valerio Francia 2016.

VOLUME 1
#PENSARE
#THINK

Introduzione <i>Introduction</i>	1
1 L'idea di città <i>The idea of the city</i> Keywords: #urbanistica #complessità #città #definizioni #ideadicittà	9
2 I piani urbanistici come punto di partenza e non di arrivo <i>Urban Plans intended as starting point, not as an ending point</i> Keywords: #piani #limiti #normeindicis #puntodipartenza #immagini	29
3 La confusione dell'urbanista contemporaneo <i>Dilemmas of the contemporary urban planner</i> Keywords: #urbanista #competenze #crisi #leggerelacittà #nuovesfide	45
4 Il linguaggio: crisi e rinnovamento <i>Language: crisis and renovation</i> Keyword: #linguaggio #termini #influenze #raffigurazione #nuovitemi	53
5 La coscienza urbana <i>Urban consciousness</i> Keywords: #coscienzaurbana #qualitàurbana #cittàinvisibili #domande #partecipazione	61

VOLUME 2
#SENTIRE
#FEEL

- 6 | Investigatori della città: non solo urbanisti** **73**
Urban investigators: not just urbanists
Keywords: #multidisciplinarietà #vitaurbana
#focusdiversi #saperi #metodi
- 7 | L'urbanistica fai da te** **93**
Do it yourself urbanism
Keywords: #bottom-up #attivismo urbano #agopuntura urbana
#partecipazione #qualità urbana
- 8 | La città digitale** **105**
The digital city
Keywords: #mondodigitale #smartcity #socialmedia
#socialnetworks #piazze virtuali
- 9 | Un affluente della coscienza urbana: la percezione** **115**
Consciousness brach: perception
Keywords: #percezione #immaginedellacittà #intangibilità
#soggettività #esperienzadellacittà
- 10 | Una nuova idea di città** **133**
A new idea of the city
Keywords: #ideadicittà #domande #bisogni
#soluzioni #genti
- 11 | Il codice della città** **145**
The city code
Keywords: #identità urbana #leggerelacittà #codiceurbano
#istruzioniduso #situazioni

VOLUME 3

#CREARE

#CREATE

- | | | | |
|----|--|---|-----|
| 12 | | I possibili strumenti
<i>Some possible tools</i>
Keywords: #conferenze #strumenti #nuovimetodi
#mappatura #rappresentazione | 155 |
| 13 | | Le apps come gioco e come percezione
<i>Apps as play and perception</i>
Keywords: #giochi #applicazioni #smartphone
#percezione #esplorazione | 179 |
| 14 | | Il caso di Bologna
<i>Bologna as a case study</i>
Keywords: #Bologna #progetti #politiche
#collaborazione #emozioni | 191 |
| 15 | | Il Codice di Bologna
<i>The Bologna Code</i> | 201 |
| 16 | | La mappatura di via Zamboni a Bologna:
un nuovo approccio di indagine
<i>Mapping via Zamboni in Bologna:
a new investigation approach</i> | 313 |
| 17 | | MUP: uno strumento web-GIS user-friendly
di condivisione e interazione
<i>MUP: a user-friendly web-GIS tool
for sharing and interaction</i> | 331 |
| 18 | | Conclusioni e futuri sviluppi
<i>Conclusions and future developments</i> | 335 |

Bibliografia <i>Bibliography</i>	345
Sitografia <i>Webliography</i>	365
Ringraziamenti <i>Acknowledgements</i>	375

#socialmedia
#attivismo urbano
#ideadicità #situazioni
#metodi
#codiceurbano #immaginedellacittà #esperienzadellacittà
#genti **#focusdiversi**
#multidisciplinarietà
#intangibilità #identitàurbana #soluzioni
#qualitàurbana **#smartcity**
#Sentire
#domande #percezione #partecipazione
#vitaurbana
#soggettività #agopunturaurbana #bisogni
#leggerelacittà **#saperi**
#socialnetworks #mondodigitale
#bottom-up
#piazzevirtuali
#istruzioneiduso

6 | Investigatori della città: non solo urbanisti

Urban investigators: not just urbanists

Nel volume precedente si è visto come studiosi provenienti da diverse discipline affrontino il tema della complessità della città contemporanea, facendone emergere l'importanza di nuovi temi come ad esempio quello dello spazio pubblico. Alcuni urbanisti (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc, 2003) invece evidenziano l'importanza di spostare l'attenzione dal tema dello spazio pubblico verso quello della vita pubblica che avviene al loro interno. In questo volume dunque si concentrerà l'attenzione sulla vita pubblica negli spazi pubblici, dei loro mutui rapporti e di come diversi studiosi si siano approcciati nello studio di questi temi.

Paolo Baratta (Urban Age, 2016a), Presidente della Biennale di Venezia, nel introdurre la conferenza *The Urban Age "Shaping Cities"* del 14-15 luglio 2016 all'interno della XV Biennale di Architettura, sottolinea come l'attività di Urban Age sia quella di investigare e che abbia molti tratti in comune con l'attività di ricerca che architetti e urbanisti svolgono all'interno dei loro lavori esposti negli spazi della Biennale. Molti sono gli investigatori della città e dei suoi fenomeni urbani, ma l'aspetto più rilevante è la provenienza multidisciplinare di questi detective.

La conferenza *Shaping Cities* infatti fa parte del progetto globale *Urban Age* (Urban Age, 2016d) che ha lo scopo di indagare il futuro delle città ed è condotta dal centro internazionale LSE Cities della London School of Economics and Political Science insieme alla Alfred Herrhausen Gesellschaft della Deutsche Bank. All'interno della Biennale di Architettura LSE Cities conduce, tramite il lavoro coordinato da Ricky Burdett (Urban Age, 2016b), un'analisi approfondita delle problematiche legate alla crescita inarrestabile e incontrollata delle città in relazione alle prospettive urbanistiche future. Il progetto, che si chiama

Conflicts of an Urban Age, si articola attraverso tre tematiche principali ovvero come si sono evolute le città negli ultimi decenni, quali effetti hanno prodotto sullo spazio pubblico e quali modelli urbani hanno dimostrato maggiore resilienza nel tempo.



Fig. 6.1: un momento della conferenza *Shaping Cities* organizzata al teatro Le Tese all'interno della XV Biennale di Architettura. (Credit: Domus).

Prendendo alcuni casi d'osservazione, come Delhi, Città del Messico, San Paolo, Los Angeles, Londra e Mosca vengono evidenziati i dati di crescita della popolazione e dell'utilizzo del suolo per poi confrontare diverse soluzioni che derivano dall'alto, quindi dalla progettazione urbanistica di tipo top-down, ma anche soluzioni che provengono dal basso, con interventi di tipo bottom-up promossi dai cittadini. Il progetto si concentra quindi sul conflitto su cui devono confrontarsi urbanisti e architetti su tematiche che mettono in contrapposizione concetti come l'integrazione e la segregazione, lo spazio pubblico e lo spazio privato o città compatte e città diffuse. La mostra è necessaria per introdurre la conferenza precedentemente citata, che non si focalizza unicamente sugli aspetti economici e sociali del tema, ma attraversa anche tutte le tematiche urbanistiche che devono relazionarsi con le emergenze messe in evidenza. L'architetto messicano Jose

Castillo (Urban Age, 2016c) in questa occasione infatti evidenzia come nei processi di pianificazione si perdono sempre alcuni aspetti dell'urbanizzazione e, in luce a tre differenti tipi di errori nella pianificazione ovvero errori di concettualizzazione, di processi e di implementazione, conseguentemente sono necessari nuovi meccanismi per lavorare nella città, i quali devono necessariamente raccogliere le esperienze dei processi di tipo *bottom-up* e, citando Brian Eno, invoca in questi processi l'utilizzo di persone non qualificate e di ascoltare la voce silenziosa della città.

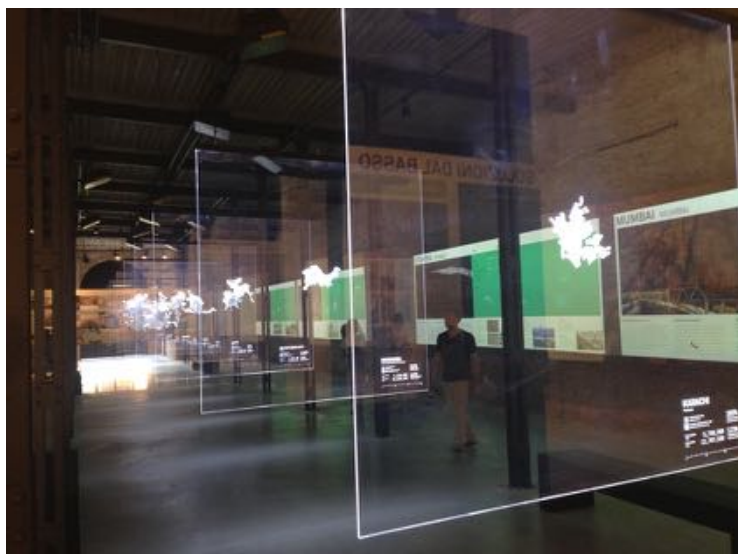


Fig. 6.2: la mostra *Conflicts of an Urban Age* organizzata da LSE Cities e allestita nella Sala d'Armi dell'Arsenale all'interno della XV Biennale di Architettura di Venezia. (Credit: Valerio Francia 2016).

Questo aspetto multidisciplinare della ricerca sui temi legati all'urbanistica viene messo bene in evidenza da diverse conferenze. Come visto nell'ultimo capitolo del volume *#Pensare*, una recente conferenza tenutasi a Bologna nel 2014 dal titolo *Past Present and Future of Public Space* (City Space Architecture, 2013a) evidenzia nel pannello dei topics, come visto nel capitolo sulla coscienza urbana, volume 1, come la multidisciplinarietà sia necessaria per affrontare compiutamente il tema in oggetto. Non a caso l'organizzatore della conferenza,

l'associazione culturale senza scopo di lucro City Space Architecture, ha come scopo principale quello di creare un network internazionale non solo di studiosi, ricercatori e professori, ma aperto anche alle esperienze di artisti, fotografi, cineasti: da qualche anno l'associazione cura il progetto cinematografico *Visioni Urbane* (City Space Architecture, 2013c) attraverso il quale cerca di stimolare non solo uno scambio interdisciplinare ma anche di offrire spunti di riflessione e modi diversi di indagare la complessità della dimensione urbana contemporanea. *Visioni Urbane* analizza le connessioni, le intersezioni e le attività che si svolgono in città, viste attraverso complessi intrecci di socialità, di contesti e di geografie umane, oltre la città ideale, oltre gli stereotipi e le immagini consumistiche di larga diffusione la vita urbana di tutti i giorni in città. Questo progetto prevede al suo interno anche l'omonimo concorso cinematografico indetto in collaborazione con la Cineteca di Bologna, come sezione del festival *Visioni Italiane*, arricchendo ulteriormente la ricerca con contributi audiovisivi. Il vincitore della prima edizione di *Visioni Urbane*, Gianluca Abbate, con il corto dal titolo *Panorama* (2014) fornisce una panoramica su una città senza limiti, infinita: una rivisitazione del concetto greco di città, ovvero la *polis*, dove non ci sono possibilità di ingresso o uscita se non stimolando una ricerca di nuovi equilibri. Ma la città è oggetto di studi e riflessioni anche da parte di artisti, e non solo recentemente. Infatti già nella fine degli anni '70 il ricercatore, come ama definirsi, Ugo La Pietra conduce un progetto di riconversione progettuale tramite diversi disegni sotto lo slogan "Abitare è essere ovunque a casa propria" (La Pietra, 2013: 13).

Riallacciandomi al concetto per cui abitare non è solo una pratica riferibile allo spazio privato, ma anche allo spazio pubblico [...] mi sono convinto che si possa pensare che come l'individuo [...] è riuscito ad organizzare il proprio spazio arredandolo e attrezzandolo [...], così può essere possibile trasferire molte di queste esperienze progettuali e d'uso, sviluppate nel privato, nel cosiddetto spazio pubblico (La Pietra, 2013: 8).

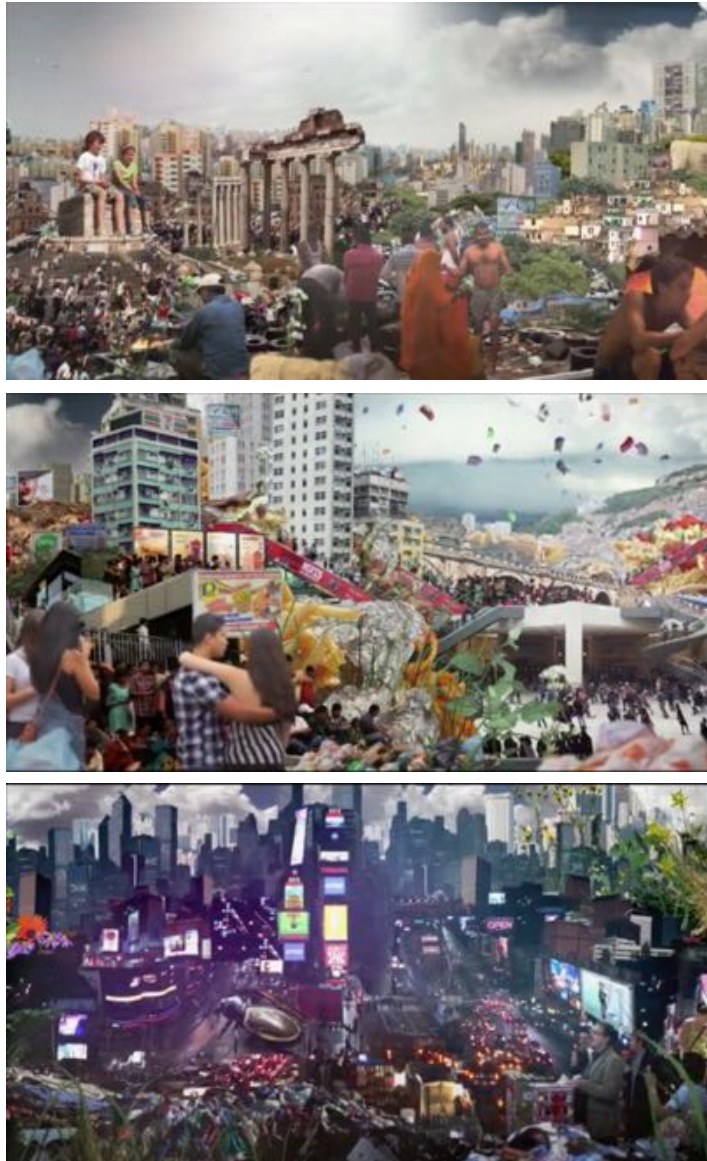


Fig. 6.3: alcuni frames del cortometraggio "Panorama" di Gianluca Abbate. (Credit: Gianluca Abbate).



Fig. 6.4: un esempio di riconversione progettuale attuata da Ugo La Pietra. (Credit: Ugo La Pietra, 2013).

L'azione che propone è proprio quella di ripensare lo spazio pubblico, il suo arredo e la sua percezione come uno spazio di vita quotidiana, uno spazio dove ognuno possa fermarsi e godersi la città in maniera più intima e meno formale rispetto ad una semplice fruizione. La sua opera cambia il significato di alcuni elementi costitutivi dello spazio pubblico, come i cartelli stradali oppure elementi che delimitano spazi pedonali da spazi veicolari, per stimolare un nuovo modo di vivere e usare la città e rendere la città una espansione della casa, quasi come fosse una stanza aggiunta ad essa.

Ai giorni nostri invece ci sono diversi artisti che hanno come oggetto di studio dei loro lavori la città. Ad esempio la *street-art* nasce e si alimenta proprio grazie ai conflitti che avvengono nelle città. Bisogna, prima di intraprendere una riflessione su questo tema, effettuare una breve definizione della *street art* per comprendere il tema in esame.

L'enciclopedia Treccani fornisce la seguente definizione:

Complesso di pratiche ed esperienze di espressione e comunicazione artistico-visuali che intervengono nella dimensione stradale e pubblica dello spazio urbano, originariamente provviste di una fisionomia alternativa, spontanea, effimera e giuridicamente illegale salvo poi essere, in una fase posteriore, parzialmente sanzionate e fatte proprie dalla cultura popolare di massa, dal mercato

e dalle istituzioni, prospettiva che contribuisce a rendere molto problematica a oggi una puntuale individuazione del campo, che rimane estremamente liquido e aperto a molteplici visioni.¹³

Risulta quindi necessario tenere in considerazione che la street-art è un fenomeno ampio, variegato e molto delicato. Successivamente va fatta una precisazione di cosa verrà inteso come street art in questa sede. Infatti sebbene il tema della street-art sia alla portata di tutti oggi, la distinzione tra street-art e graffiti-art per un profano può risultare difficile. Viene in aiuto il lavoro della tesi di laurea di Giulia Corvatta, dell'università Ca Foscari di Venezia, dal titolo *Graffiti Writing e Street Art: il nuovo capitolo dell'arte contemporanea* (Corvatta, 2014). Possiamo effettuare una distinzione importante ai fini di questa trattazione, ovvero la street-art è diversa dalla graffiti-art: sebbene entrambe le pratiche facciano parte della medesima disciplina, queste sono due modi diversi di agire e veicolare un messaggio. La graffiti-art infatti è un linguaggio per gli addetti ai lavori, incomprensibile per il pubblico, autoreferenziale e considerato come mezzo di diffusione della propria firma. La street-art invece vuole veicolare un messaggio accessibile a tutti, cercando l'approvazione del pubblico. Per fare questo la street-art è molto più figurativa e comprensibile, non necessitando di una decifrazione di messaggi nascosti.

In questa trattazione quindi quando si parlerà di street-art, si farà riferimento proprio a questa accezione, ovvero, in termini più banali, disegni artistici facilmente decifrabili e apprezzabili di natura effimera che vengono realizzati sia in maniera legale che in modo non convenzionale contro logiche basate su regolamenti e permessi.

Uno dei più famosi street-artist, Banksy, riempie le città di opere (Banksy, n.d.) attraverso le quali mette in evidenza tematiche d'attualità, trasformando quindi l'ambiente costruito in uno

¹³ Treccani (n.d.), street-art. Disponibile a: <http://www.treccani.it/enciclopedia/street-art/> [Ultimo accesso 10 Novembre 2016].

strumento di riflessione e sensibilizzazione, ma anche cercando di migliorarne la qualità. Se ad esempio una lamiera malandata affissa ad una parete, può diventare un paravento per una ragazza che fa la doccia e spiata da ragazzini, al tempo stesso, l'artista ci invita a riflettere a tematiche delicate come l'intercettazione delle chiamate e dei dati privati o la problematica dei rifugiati.



Fig. 6.5: alcune opere di Banksy. (Credit: Banksy, n.d.).

In diversa maniera l'artista Partick Commecy tramite l'utilizzo della tecnica del *trompe l'oeil* (A-Fresco, n.d. a) arricchisce pareti di edifici con dipinti che stimolano la riflessione ma aggiungo anche valore al patrimonio culturale della città.

Perchè l'affresco venga compreso, in modo appropriato, rispettato, e condiviso da tutti, deve riflettere e migliorare l'identità delle persone che frequentano ogni giorno (A-Fresco, n.d. b).¹⁴

In questa maniera ad esempio arricchisce la città di Cannes con affreschi che invitano alla riflessione sulla settima arte, oppure ad Aurec-sur-Loire dove tramite un percorso guidato verso il centro cittadino, aiuta il turista o anche il semplice residente a prendere coscienza del patrimonio storico sociale del borgo medievale in questione.

¹⁴ *Pour que la fresque soit comprise, appropriée, respectée, et diffusée par tous, elle doit refléter et mettre en valeur l'identité des habitants qui la fréquentent au quotidien.*



Fig. 6.6: i trompel'oeil realizzati da Patrick Commeccy rispettivamente presso Aurec-sui-Loire e Cannes. (Credit: A-Frsco, n.d. a).

In questi termini potrebbe apparire che la street-art possa essere solo un gesto artistico. Tuttavia alla XV Biennale di Architettura di Venezia del 2016, il padiglione Italia, curato dallo studio TAMassociati, presenta la propria riflessione sul tema principale, *Reporting from the front*, con il titolo *Taking Care - progettare per il bene comune* (Lepore, Pantaleo, & Sfriso, 2016) pone all'attenzione diversi progetti aventi l'obiettivo principale quello di progettare, costruire e condividere il bene comune. Tra questi progetti è stato esposto anche il progetto *BIG CITY LIFE* (ibidem: 80) realizzato nel quartiere Tor Marancia di Roma: la società ATER di Roma ha messo a disposizione le facciate di 11 edifici a 22 artisti provenienti da 10 paesi diversi, i quali hanno trasformato il quartiere con i loro lavori stimolando la cittadinanza ad avere un ritrovato senso di appartenenza e spirito collaborativo nel aver cura del proprio vicinato.

Similmente anche il padiglione americano durante la XII Biennale di Venezia del 2012, curata da David Chipperfield e avente come tema *Common Ground*, con il titolo *Spontaneous intervention* (Spontaneous intervention: design actions for the common good, 2012) aveva analizzato e portato all'attenzione una serie di esempi di strategie che tramite sforzi con pratiche non convenzionali attraverso l'architettura o la pianificazione territoriale, hanno in comune l'obiettivo di rendere le città più accessibili, sostenibile coinvolgenti. Come si vedrà più approfonditamente nei capitoli successivi, l'esperienza del padiglione americano, che ha ricevuto anche la Menzione



Fig. 6.7: alcune facciate del quartiere Tor Marancia di Roma riqualificate tramite il progetto BIG CITY LIFE. (Credit: Big City Life, 2016).

Speciale come partecipazione nazionale, non si ferma unicamente all'esposizione di architettura ma continua e diventa un punto di riferimento per studiare e stimolare questo tipo di esperienze.

A Bologna invece ogni anno si svolge un festival che coinvolge non solo street-artist ma anche grafici, illustratori, artisti visivi. *Cheap* (Cheap Festival, 2016) ogni anno richiama diversi artisti da tutto il mondo per riutilizzare le antiche bacheche per affissioni comunali stimolando sia la creatività degli artisti su diverse tematiche sia il pubblico che, parlando di street-art, in

realità è costituito da tutti i fruitori dello spazio pubblico e non uno specifico target (Corvatta, 2014).



Fig. 6.8: Bologna: una bacheca riutilizzata durante Cheap Festival 2015. (Credit: Cheap Festival, 2016).

L'iniziativa di questo festival è documentata all'interno dell'indagine fotografica sulla città di Bologna promossa dall'associazione culturale City Space Architecture insieme al fotografo Fabio Mantovani. *Pop-up city* è un progetto iniziato nel 2013 che si propone di mettere in evidenza i luoghi esistenti con un potenziale di vita pubblica, alla ricerca di un *ordinary magic* (City Space Architecture, 2013d) lungo le strade di tutti i giorni, piazze e quartieri perlopiù di contesti periferici, offrendo nuove immagini potenti del mondo urbano.

La città rappresentata da *Pop-up city* non è la Bologna che facilmente tutti possono ricollegare a immagini iconografiche d'uso comune largamente condivise, ma si concentra sulla narrazione di spazi pubblici senza vera identità o addirittura scollegati con l'idea tipica che relaziona il concetto di spazio pubblico a quello tradizionale di piazza. Gli scatti restituiscono l'immagine di una città animata da diverse attività, ma soprattutto una città viva e non influenzata dalla dicotomia città-centro storico *versus* periferie.

#Sentire

Da tutte queste esperienze emerge uno studio corale attento sulle dinamiche e sulla vita pubblica della città, con attenzione in particolar modo alla qualità dell'ambiente costruito e alla sua quotidianità.

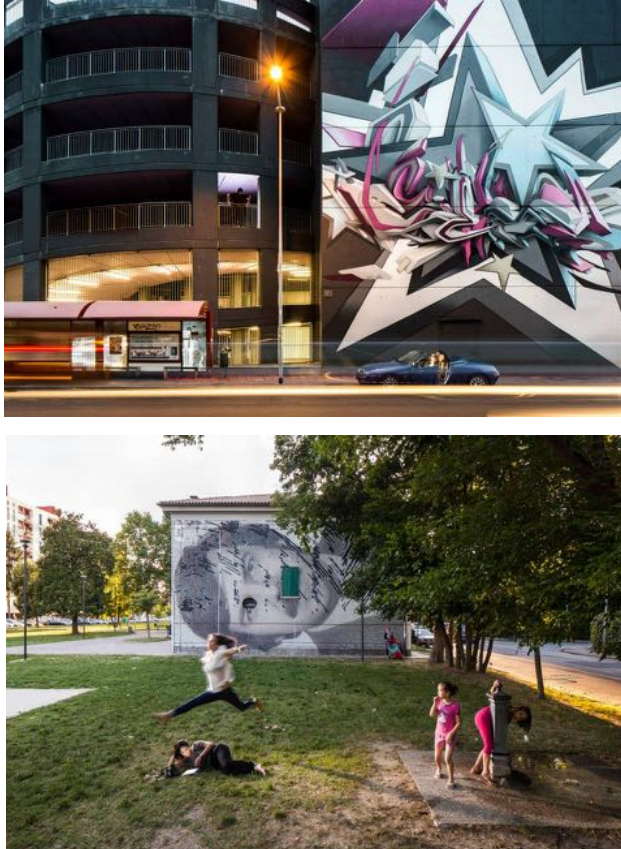


Fig. 6.9: momenti di "ordinary magic" ritratti in via Fioravanti e al Pilastro del progetto Pop-up city dell'associazione City Space Architecture. (Credit: Fabio Mantovani).

Vi sono inoltre diversi studiosi provenienti da altre discipline che della città e della sua vita pubblica ne hanno fatto il principale oggetto dei loro studi. Jane Jacobs, ad esempio, è stata una giornalista e attivista canadese vissuta negli Stati Uniti e successivamente in Canada, il cui contributo nel dibattito sulle

città ha lasciato un grande segno a partire dagli anni '50 del novecento. Infatti il suo lavoro principale e più celebrato, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane* (Jacobs, 1961) pubblicato per la prima volta negli Stati Uniti nel 1961 e in Italia nel 1969, è un lavoro che critica il *modus operandi* dell'urbanistica di quel periodo, ovvero quella fatta di grandi investimenti economici su nuovi comparti urbani trascurandone una riflessione sulle dinamiche che hanno portato al successo o al fallimenti dei progetti ideati. La stessa autrice lo dichiara nell'introduzione citando i falsi miti come quello dell'automobile come responsabile di tutti i malanni della città (Jacobs, 1961: 6) e di tutta quella cultura urbanistica ortodossa che alimentava il lavoro degli urbanisti in America che era costituita dai lavori e dalle idee sugli isolati urbani di Howard e Geddes, sulle città giardino di Mumford oppure sulla città verticale di Le Corbusier. Jane Jacobs nel suo lavoro propone un nuovo modo di lavorare e studiare la città, comprendendo quello che per lei viene completamente dimenticato: la vita nelle città.

In questo libro dunque cominceremo, sia pure in piccolo, ad avventurarci per conto nostro nel mondo reale. Secondo me il modo migliore per riuscire a capire come funziona il mondo in apparenza misterioso e contraddittorio delle città è quello di esaminare da vicino e con la minor prevenzione possibile gli spettacoli e gli eventi più comuni, cercando di afferrarne il senso e di trovare gli eventuali fili conduttori che li colleghino a qualche principio (Jacobs, 1961: 13).

L'osservazione diretta per la giornalista è il cardine di tutto il suo lavoro, solo in questa maniera si possono rispondere alle domande che si pone e comprendere le dinamiche sociali-urbane della città. Tramite la sua personale osservazione empirica a Greenwich Village di New York, dove abitava, da una sua risposta a domande molto semplici seppur significative nel capire la città: come funziona un marciapiede? Perché un parco è bello e sicuro e un'altro no? Come funziona un vicinato urbano?

#Sentire

Non si ferma a formulare risposte a queste domande, ma analizza anche la composizione di diversi fattori elementari che influiscono sulla città in maniere diverse.



Fig. 6.10: scorcio del Greenwich Village di New York oggetto delle osservazioni e studi da parte di Jane Jacobs. (Credit: Flickr, profilo LWY).

Il comprendere i principi su cui si fonda il comportamento delle città può servire per utilizzarne i vantaggi e i punti di forza potenziali, evitando di agire contro di essi. La prima cosa da fare è conoscere i risultati d'insieme che vogliamo ottenere, e conoscerli in base alla conoscenza di come si svolge la vita delle città (Jacobs, 1961: 130).

Infine propone diverse soluzioni e strategie urbanistiche per ottenere i risultati positivi alle domande poste inizialmente tramite piccole azioni come la creazione di piccoli isolati oppure la mescolanza di edifici e funzioni ma soprattutto tramite anche la partecipazione degli stessi soggetti che abitano la città e non solo i promotori degli interventi:

Le città hanno la capacità di dare qualcosa a tutti solo perchè e solo quando tutti partecipano alla loro creazione (Jacobs, 1961: 222).

Con lo stesso intento di studiare la vita nelle città, anche un'architetto danese, Jan Gehl, anni più tardi effettua quello che lui stesso definisce il primo studio sull'uomo nel suo habitat naturale. Effettua uno studio sulle dinamiche di vita dell'uomo proprio come farebbe uno studioso della vita di animali. *Life between buildings* (Gehl, 1971), pubblicato per la prima volta nel 1971 in Danimarca e tradotto in inglese la prima volta nel 1987 dalla Wiley, John & Sons, insieme al più recente *How to study public life* (Gehl & Svarre, 2013) pubblicato nel 2013, sono due cardini del lavoro effettuato dall'investigatore danese. Nel primo lavoro, e in realtà in tutti i suoi lavori successivi, Jan Gehl si concentra non tanto sullo spazio costruito o sullo spazio pubblico, ma unicamente sulle attività che vi avvengono in questi spazi. Partendo dall'analisi di quali tipi di attività avvengono all'aperto in relazione alla qualità dello spazio che ne fa da palcoscenico, si interroga successivamente quali sono i fattori che favoriscono, amplificano o impediscono tali attività.

Se la vita tra gli edifici è data da condizioni favorevoli attraverso una pianificazione sensibile delle città e allo stesso modo delle aree residenziali, molti tentativi costosi e spesso pomposi e forzati per rendere gli edifici "interessanti" e ricchi usando effetti architettonici drammatici potrebbero essere risparmiati.

E' molto più interessante e rilevante osservare la vita tra gli edifici a lungo termine rispetto a qualsiasi combinazione di cemento colorato e forme sfalsate di edifici (Gehl, 1971: 21).¹⁵

Le analisi di Jan Gehl quindi partono dalle attività che si possono svolgere negli spazi urbani, quelle elementari e più scontate come camminare, sedersi e stare in piedi, e prosegue attraverso

¹⁵ *If life between buildings is given favorable conditions through sensible planning of cities and housing areas alike, many costly and often stilted and strained attempts to make buildings "interesting" and rich by using dramatic architectural effects can be spared. Life between building is both more relevant and more interesting to look at in the long run than are any combination of colored concrete and staggered buildings forms.*

l'interazione sociale nei diversi processi, anche progettuali, che danno valore e funzioni agli spazi e agli edifici. Il comportamento umano, inteso come se fosse un comportamento animale, viene analizzato in tutti gli aspetti, comprendendo sia la velocità con cui le persone camminano, in relazione anche alle condizioni meteorologiche, sia i sensi come vedere, sentire, annusare, il tutto relazionato ai diversi approcci che si possono adottare nella progettazione delle funzioni e attività come l'integrazione e la dispersione.

La familiarità con i sensi umani - il modo in cui essi funzionano e le aree nelle quali funzionano - è un importante prerequisito per disegnare e dimensionare tutte le forme degli spazi esterni e la sistemazione degli edifici (Gehl, 1971: 63).¹⁶

Gehl non si ferma a esporre i risultati delle sue ricerche, anzi successivamente invita tutti a studiare la vita pubblica. Ne *How to study public life* (Gehl & Svarre, 2013) infatti propone un metodo di studio, che si basa sull'osservazione empirica sul campo dei comportamenti specifici di una determinata area urbana. Il metodo che propone non è costituito solo da domande che bisogna inevitabilmente porsi (Quanti, Chi, Dove, cosa, per quanto tempo), ma fornisce (ibidem: 24) anche una serie di fasi concettuali e pratiche da seguire per comprendere al meglio le dinamiche sociali:

- Contare tutto quello che è quantificabile
- Mappare, ovvero restituire in una mappa le attività o gli spazi tramite un linguaggio semplice
- Tracciare i percorsi delle persone che si spostano all'interno di uno spazio pubblico
- Seguire i movimenti di una persona, per comprenderne i percorsi ad ampia scala

¹⁶ *Familiarity with human senses – the way they function and the areas in which they function – is an important prerequisite for designing and dimensioning all forms of outdoor spaces and building layouts.*

- Cercare le tracce, ovvero cercare tutti i segnali lasciati da qualsiasi attività umana
- Fotografare per documentare le attività all'interno di uno spazio pubblico
- Tenere un diario dove tenere tutti i dati delle osservazioni e aggiungere ciò che non è possibile quantificare



Fig. 6.11: studio condotto da Gehl (1971) su come viene utilizzata una panchina. (Credit: Gehl, 1971).

- Effettuare una camminata di prova per osservare l'ambiente umano e notare le problematiche o le potenzialità della vita pubblica.

Il metodo così diventa scientifico, non solo empirico. I dati vanno raccolti, catalogati, contestualizzati e successivamente i risultati vanno replicati per testarne la validità.

Invece Alfredo Mela, Professore ordinario del politecnico di Torino in sociologia ambientale e del territorio, studia la sociologia urbana, ben consapevole del fatto che il suo oggetto di studio risulti essere un campo in cui diverse discipline si intersechino, come la geografia urbana, l'antropologia urbana, la psicologia e non da meno con l'architettura, l'ingegneria e l'urbanistica. Ne *Sociologia delle città* (Mela, 2006) si muove in questo terreno conteso da più parti e metodicamente analizza la città sia come fenomeno storico-economico sia come risultato di diversi fattori come la *governance*, cultura o l'ambiente.

[...]la città è stata esaminata mettendo in luce, volta per volta, una delle dimensioni fondamentali di cui si compone; dunque, è stata vista come fenomeno economico, come soggetto e oggetto dell'attività politica, come luogo della cultura, come forma sociale, e spaziale aperta nei confronti dell'ambiente. Nell'intersezione tra queste prospettive analitiche complementari, la città si evidenzia come un tipo peculiare di sistema sociale, spazialmente definito (Mela, 2006: 251).

Anche Mela rivolge parte dei suoi studi verso quella che chiama la *sociologia spazialista*, che per certi tratti riprende le tematiche studiate proprio da Jan Gehl, andando ad approfondire concetti come ad esempio la relazione tra corpo e spazio, nel quale cita (Mela, 2006: 258) a sua volta gli studi di E. T. Hall in cui definisce diverse distanze di interazione sociale da quella intima, fino a 45 cm, fino a quella pubblica, dai 3,7 ai 7,5 m.

Alfredo Mela è laureato in filosofia, tratto in comune con Massimo Cacciari, storico sindaco di Venezia nonché, appunto, filosofo. In *La città* (Cacciari, 2004), piccola opera di riflessione,

Cacciari pone l'attenzione su questioni più etico-culturali che pragmatiche, ma riesce a esplorare una dimensione meno fisica in cui affronta le tematiche della complessità delle città, partendo dalla terminologia che, come abbiamo già visto nel capitolo 4 del volume 1 #Pensare, azzarda a modificare chiamando quelle che oggi chiamiamo città in territori.

Nella città intesa come territorio il nostro bello è affidato alla *varietas*. Non possiamo assolutamente pensare di restaurare delle misure, dei *logoi*, delle relazioni, che abbiano valore canonico. Le nostre norme, misure, metriche, non possono avere che un carattere artificiale, convenzionale (Cacciari, 2004: 74).

Anche psicologi comportamentali come James Sallis, professore del dipartimento della Famiglia e della Medicina Preventiva dell'Università della California di San Diego, conduce degli studi sulla città per ottenere delle soluzioni a problematiche come la scarsa attività fisica o addirittura l'obesità. In una recente intervista (Semeniuk, 2013) rilascia al *The Globe and the Mail*, afferma come la comprensione dell'ambiente cittadino influisca sulla salute dei cittadini.

In primo luogo, bisogna costruire di nuovo spazi con destinazioni d'uso miste. Non si devono costruire aree residenziali separate da aree commerciali, ma comunità in modo tale che i luoghi in cui le persone vogliono andare siano raggiungibili a piedi. Le destinazioni d'uso miste sono la chiave. Inoltre nel trasporto bisogna dare priorità ai pedoni, ciclisti e al trasporto pubblico perchè le persone che rientrano in queste categorie per un trasporto attivo sono più sane (Semeniuk, 2013).¹⁷

¹⁷ *First, start building mixed-use places again. Don't build residential areas that are separate from commercial areas, build communities so that the places where people want to go are in walking distance. Mixed use is the key. And in transportation we've got to prioritize pedestrians, bicyclists and public transit, because people who use those for active transportation are healthier.*

E sempre sulla stessa tematica anche l'AIA, l'*American Institute of Architects*, ha rilasciato una pubblicazione (Fortmeyer, 2012) in cui tramite dei casi di studio viene evidenziato come la progettazione possa influenzare comunità più sane, le quali a loro volta possono portare a città più forti e economicamente resilienti.

Si è visto dunque che la città è un'oggetto di studio per diverse discipline. Queste ricerche si possono basare su metodi empirici ma anche scientifici, fornendo dei risultati significativi sull'ambiente costruito e la vita che lo anima. Queste discipline non tengono i risultati delle proprie indagini per se stesse, ma compongono un quadro di differenti saperi e culture che vogliono confrontarsi con la disciplina urbanistica come nel caso del progetto *The City at eye level* (Karssenbergh, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016): un progetto olandese curato dal team di consulenza multidisciplinare STIPO, che ha come oggetto di ricerca la conoscenza della città vista ad altezza d'occhi, cioè dal punto di vista degli abitanti che la vivono nelle attività urbane quotidiane, basata sull'applicazione del *placemaking*, in contesti consolidati ma anche periferici, e finalizzato alla definizione di nuove strategie di rigenerazione urbana attraverso una maggiore qualità dello spazio pubblico. Per questi motivi, riconoscendo l'importanza del confronto tra diversi saperi, si può menzionare l'antropologo La Cecla, il cui pensiero è già stato menzionato diverse volte nel volume precedente, il quale con il suo tipico spirito critico e provocatorio invoca:

L'antropologia ha da insegnare molto all'urbanistica, in questo senso. La produzione di società, di "forme di vita", di relazioni tra persone fa la città molto di più di qualunque *real estate* o di qualunque pretesa pianificatoria. Se non impara a comprendere questo tipo di produzione (conscia e inconscia), l'urbanistica è proprio da buttare (La Cecla, 2015: 45).

7 | L'urbanistica fai da te *Do it yourself urbanism*

Negli ultimi anni, come accennato nel capitolo sulla coscienza urbana del volume 1 #Pensare, si è vista emergere sempre di più una partecipazione attiva da parte della cittadinanza. In questo caso però la partecipazione non va intesa come processo in cui i cittadini prendono parte a incontri formali e informali con amministratori, tecnici e progettisti ma va intesa proprio come attivismo urbano. In realtà questo termine trova diverse coniugazioni quali, ad esempio, il fai da te urbano (*DIY - Do it yourself*), *Tactical Urbanism* (Lydon, 2012), *Everyday Urbanism* (Chase, Crawford & Kaliski, 2008), agopuntura urbana (Lerner, 2014), o più generalmente processi bottom-up. Lo spazio pubblico quindi diventa un laboratorio per evidenziare critiche costruttive e al tempo stesso testare nuovi approcci del suo utilizzo (Beekmans & de Boer, 2014), come ad esempio fa Jan Vorman, artista tedesco, che tramite l'utilizzo dei mattoncini Lego, riempie crepe, fratture e interstizi dell'ambiente costruito tramite un progetto attraverso il quale mira a coinvolgere chiunque a migliorare la qualità della città. Il progetto artistico *Dispatchwork* (Dispatchwork, 2016), così si chiama il progetto artistico, va considerato proprio un gioco multigiocatore, dove non solo l'artista effettua il gesto di rappezzare i vuoti, ma tutti sono invitati a colorare le proprie città per poter reclamare la propria quota di spazio pubblico, e così è avvenuto anche in Italia a Castel San Pietro, in provincia di Bologna, presso la Fonte Fegatella, dove alcuni bambini hanno riqualificato parte della struttura della fontana.

Il concetto prevalente rimane quello per cui i cittadini desiderano prendersi cura degli spazi pubblici che hanno a cuore e della qualità della vita che si svolge al loro interno. Alcuni cittadini di New York (*The High Line*, 2000), per dare un'ulteriore efficace interpretazione di questo concetto, decisero alla fine degli anni '90 di opporsi alla demolizione della *High Lane*, una storica sopraelevata nel Manhattan West Side Village di New York



Fig. 7.1: un rappezzo realizzato con i Lego da Jan Vormann a Bocchinano (sinistra) e bambini che applicano i Lego alla struttura della Fonte Fegatella al fine di riqualificarla (destra). (Credit: Dispatwork, 2016).

costruita negli anni '30 e abbandonata negli anni '80 del secolo scorso, per poter trasformare tale spazio in un parco urbano e di conseguenza promuovere il senso di identità tra le diverse comunità del quartiere. Oggi la *High Line*, interamente gestita da un gruppo di cittadini, è diventata un punto di riferimento per la cittadinanza ma anche un esempio di politica urbana basata sull'approccio *people-oriented* (Bravo, 2014a: 117).

Il motivo per cui questo tipo di approccio alla città prende sempre più piede va ricercato, come Mike Lydon (2012) suggerisce nel libro *Tactical Urbanism 2*, nel fatto che oggi i progetti promossi dalle amministrazioni o da enti pianificatori necessitano di un grande investimento non solo monetario ma anche di capitali sociali, politici e soprattutto di tempo. Inoltre bisogna aggiungere che i risultati auspicati dalle pianificazioni decise dalle amministrazioni non sempre vengono raggiunti. Per questo i cittadini si rivolgono all'attivismo urbano, per ottenere un piccolo cambiamento in tempi rapidi ma soprattutto che possa perdurare nel tempo¹⁸. L'attivismo urbano nello sviluppo di aree cittadine assume a livello formale una dimensione di gioco molto importante, in quanto provoca e influenza i comportamenti delle persone nello spazio pubblico, i quali a loro volta portano a

¹⁸ Non a caso il sottotitolo del libro di Lydon recita: *short-term action, long term change*



Fig. 7.2: la High Lane di New York durante il periodo del suo abbandono (sopra) e rivitalizzata grazie al lavoro della comunità locale (sotto). (Credit: New York Time, HighLane).

cambiamenti positivi (Beekmans & de Boer, 2014). Jamie Lerner, sindaco di Curitiba e governatore dello Stato del Paraná, Brasile, urbanista e amministratore pubblico la chiama *Agopuntura Urbana* (Lerner, 2014: 5) proprio per il fatto che queste azioni sono capaci di creare nuove energie che motivano le persone a farsi coinvolgere dalla propria comunità e introdurre anche nuove abitudini. Ma non troviamo solo nella letteratura esempi di piccole azioni urbane mosse per migliorare l'ambiente

costruito, di cui si vedrà nel capitolo sulla percezione lo spirito promotore, anche durante la biennale di Architettura di Venezia del 2012, dal titolo *Common Ground* curata da David Chipperfield, l'attenzione del padiglione degli Stati Uniti è stata posta proprio sui processi *bottom-up* attraverso la mostra di più di cento progetti con il tema *Spontaneous Interventions: Design Actions for the Common Good* (*Spontaneous intervention: design actions for the common good*, 2016). Come abbiamo visto nel capitolo precedente, il padiglione promosso dal New York Institute for Urban Design ha voluto celebrare l'inizio rinnovato dell'indagine creativa a scala locale che esprimono un desiderio di libertà. Così anche alla XV Biennale curata da Alejandro Aravena con il tema *Reporting from the Front*, il padiglione venezuelano, che ripropone la propria presenza dopo tanti anni, con il titolo *Urban Forces* (*Urban Forces*, 2016) mette in evidenza nuovi paradigmi di progettazione nel tessuto urbano tramite processi sperimentali basati sulla soggettività auto-gestita convalidando l'urbanistica *fai da te* tra i diversi modi di vita pubblica. Il potenziale delle forze urbane, come vengono chiamate in questa occasione, sono gli strumenti relativi alle discipline applicate al fenomeno urbano e le capacità di cooperazione delle istituzioni stabilire nuovi protocolli, reti di interazione e afferma trasformazione.

Il padiglione sudafricano, all'interno della medesima rassegna internazionale, ha presentato invece gli esiti di *Cool Capital* (*Cool Capital*, 2016), la prima Biennale *non-curata*, ovvero senza che nessuno organizzasse e coordinasse i dettagli della kermesse, di *guerrilla fai da te* urbanistico: per due mesi i cittadini di Pretoria hanno riempito la città le strade con 150 interventi artistici e di urbanistica spontanea mettendo in crisi i processi burocratici ma al tempo stesso celebrando la città tramite il rinnovamento urbano e il raggiungimento della coesione sociale. L'urban design (Bravo, 2014b) come esito del *fai da te urbanistico* non è più un campo aperto unicamente agli architetti o urbanisti, ma a tutti i possibili soggetti fruitori dello spazio pubblico, in quanto spazio complesso ma comunque luogo urbano per eccellenza, di cui ne vogliono valorizzare e trasformare le qualità, in quanto considerato un bene comune. Tutti questi

interventi dimostrano come vi sia una volontà di riappropriazione non solo dello spazio pubblico, ma anche del processo di trasformazione e di progettazione: molti di questi processi non presentano un progetto redatto da un'architetto o un tecnico dell'amministrazione. Il cittadino si fa architetto e urbanista. Se già nel 1964 Rudowsky (1964) parla di architettura senza architetti e di come gli anonimi costruttori davano l'esempio di raro buon senso nel risolvere i problemi pratici, ma soprattutto citando Pietro Belluschi definisce

[...] l'architettura condivisa è arte condivisa, prodotta non da pochi intellettuali o specialisti ma dalla spontanea e continua attività dell'intera popolazione con un patrimonio comune, che agisce sotto una comunità di esperienze (Rudofsky, 1964: 8)¹⁹.

Oggi possiamo parlare quindi di urbanistica senza urbanisti, proprio in base alla stessa definizione che ci suggerisce Rudowsky.

L'urbanistica *fai da te* quindi non necessita di nessuna competenza specifica (Bravo, 2014a), ma necessita unicamente di uno spirito di appartenenza e di comunità attorno ai progetti che si vanno a sviluppare, e solo con il sostegno delle comunità di quartiere si riescono a coinvolgere diversi attori in questi processi quali residenti locali, scuole, istituzioni e imprese. In questa maniera si riescono a includere nei progetti quelle esperienze emotive che i progettisti, concentrandosi sulla creazione di esperienze visive non riescono ad ottenere (Kent & Madden, 2016). I luoghi dove avvengono questi processi possono diventare o sono diventati spazi di attività collettiva, legati alle molteplici esigenze della vita comunitaria, anche se solo per alcune ore del giorno o per alcuni giorni della settimana o del mese. I risultati, spesso temporanei, hanno avuto la capacità di imporsi fortemente sulla comunità, dal punto di vista emotivo e

¹⁹ [...] *architecture as communal art, not produced by few intellectual or specialists but by the spontaneous and continuing activity of a whole people with a common heritage, acting under a community of experience.*

partecipativo, perché (Bravo, 2014a) in grado di dimostrare ciò che la città potrebbe essere riattivando un coinvolgimento sociale dei cittadini. Così anche in Italia troviamo diversi esempi di *fai-da-te* urbano, come la Social Street di via Fondazza a Bologna (Social Street, 2013): un gruppo su Facebook di residenti dell'omonima via con l'intento di conoscersi, fare comunità, condividere professionalità e conoscenze ma anche di promuovere progetti collettivi e trarne i benefici tramite una maggiore interazione sociale. Da notare inoltre che questa comunità è nata tramite il social network Facebook, proprio per agevolare la crescita del progetto con il minor costo possibile. Il social network e il mondo digitale oggi creano terreno fertile e sono un ottimo additivo per questo tipo di attività, come vedremo nel capitolo successivo, ma questi enfatizzano i tre caratteri fondamentali del *fai-da-te* urbano: *lighter, quicker, cheaper*. Gli esperti di placemaking dell'organizzazione no-profit *Project for Public Spaces* (Project for Public Spaces, n.d.) di New York definiscono questi tre aggettivi come peculiarità in questo tipo di processi: molto spesso i fondi a disposizione sono esigui e proprio grazie alla collaborazione di persone e comunità come risorse primarie si riescono a sviluppare processi di



Fig. 7.3: un momento di socialità all'interno della Social Street di via Fondazza di Bologna, dove i cittadini condividono poesie affiggendole sulle colonne del portico. (Credit: la Repubblica Bologna).

trasformazione urbana tramite eventi di reale partecipazione condivisione e appropriazione dello spazio pubblico (Bravo, Carmagnini & Matiyahou, 2013).

Non importa se vi sia uno sforzo piccolo da parte dei singoli cittadini, quello che conta è appunto la partecipazione pubblica in modo tale da ottenere un cambiamento. Questo produce (Lydon, 2012) intuizioni e aspettative per i fruitori futuri dello spazio pubblico e gli annessi aspetti di progetto che non si fermano su mappe e fogli di progetto.

Una buona agopuntura significa attrarre le persone in strada e creare luoghi dove incontrarsi principalmente, significa aiutare la città a diventare un catalizzatore per le interazioni tra le persone (Lerner, 2014: 47).²⁰

Di conseguenza l'attivismo urbano può essere visto non solo come uno strumento per raggiungere determinati obiettivi posti da esigenze che provengono dalla cittadinanza ma anche come terreno di sperimentazione, anche non autorizzata, che coinvolge in primo luogo i fruitori stessi degli spazi pubblici ma successivamente, se queste sperimentazioni risultano vincenti, coinvolgono anche gli aspetti di progettazione e programmazione all'interno delle amministrazioni. Il processo parte da un'aspetto *bottom-up* per arrivare a tramutarsi in aspetto *top-down*. Questo viene evidenziato dalla Crawford nel suo volume *Everyday Urbanism* (Chase, Crawford & Kaliski, 2008) dove approfondisce la città esistente e la vita pubblica che in essa si svolge connettendola con il progetto dell'urbanistica. L'*Everyday urbanism* è basato non più sull'idea convenzionale di spazio pubblico, morfologicamente definito e identificato, ma sull'*everyday space*, ovvero quei luoghi ordinari pieni di significati intangibili, legati ai ritmi temporali e agli itinerari quotidiani degli utenti, di tipo sia pubblico che privato, in grado

²⁰ *Good acupuncture is about drawing people out to the streets and creating meeting places, mainly, it is about helping the city become a catalyst of interactions between people.*

di generare multiple occasioni di vita collettiva. In questa maniera *l'Everyday urbanism* descrive nella maniera migliore tutte le pratiche in corso e definisce un concetto a cui tutti si possono identificare, modificandone non solo gli spazi, ma anche i loro significati aggiornandone la coscienza del patrimonio intangibile contenuta all'interno. Gli stessi i progettisti tengono conto di questo modo di pensare lo spazio pubblico, tenendo sempre più in considerazione la dimensione umana degli spazi pubblici, per questi motivi viene introdotto il concetto di *publics* (Bravo, 2012), tramite il quale ci si riferisce a tutti gli spazi che non hanno una precisa funzione ma che fanno parte della quotidianità dei fruitori.

Tra le diverse tipologie di intervento *fai-da-te* quindi si nota come le ubicazioni non riguardano spazi pubblici con una particolare vocazione sociale, come ad esempio una piazza, ma appunto piccoli spazi adiacenti ad un marciapiede, oppure spazi di risulta tra un edificio ed un altro (Beekmas & de Boer, 2014; Lydon, 2012). Anche gli artisti entrano in azione e tramite le loro opere, come ad esempio la *street-art* di cui uno dei più importanti esponenti è Banksy, contribuiscono a creare nuove occasioni di riflessione e denuncia ma anche di socialità come mete per i cultori della materia, come avvenuto nella città bulgara di Staro Zhelezare (la Repubblica, 2016). In Italia già negli anni '70, come abbiamo visto precedentemente, ci sono esempi di come l'attenzione verso lo spazio pubblico di tutti i giorni necessiti di piccole trasformazioni: l'artista Ugo La Pietra (2013) ci fornisce diversi spunti ed esempi di come con poco si possa trasformare riciclando diverse attrezzature urbane in altrettante attrezzature per la vita di tutti i giorni come ad esempio divani, portaombrelli, tavolini.

All'interno delle diverse pratiche, di cui Lydon (2012) ci fornisce un catalogo in continuo aggiornamento, possiamo quindi trovare ad esempio:

- *Guerrilla Gardening* il cui scopo è quello di prendersi cura degli spazi verdi non curati, e far spuntare punti verdi dove è possibile; è un movimento nato a Manhattan nel 1973 dalla volontà di alcuni cittadini che volevano creare un'oasi

verde dove prima era tutto cementificato. Questo primo giardino è diventato rapidamente un simbolo di una ribellione spontanea ad norme e vicoli che vietavano la possibilità di curare e coltivare del verde urbano. Anche in Italia questo movimento ha avuto modo di crescere e a Bologna il collettivo *Terra di nettuno* (Terra di Nettuno, n.d.) perpetua questa tradizione tramite aiuole diventate anche centro di recenti dibattiti come ad esempio l'aiuola *Donata*, situata a Porta San Donato che è stata smantellata in favore della creazione di una centralina elettrica.



Fig. 7.4: cittadini durante un'azione di guerrilla gardening a Bologna. (Credit: BolognaToday).

- *Park(ing) Day* è un evento annuale che cade il terzo venerdì di settembre con lo scopo di occupare dei parcheggi lungo i marciapiedi e creare nuove situazioni di socialità. Nato grazie allo studio Rebar di San Francisco nel 2005, ogni anno coinvolge sempre più città in giro per il mondo creano spazi pubblici creativi che con interventi low-cost consentono insolite attività urbane. A Bologna l'associazione no-profit *City Space Architecture* ha riproposto l'idea (*City Space Architecture, 2013b*) durante la *Notte bianca dell'arte* in occasione dell'evento fieristico *Artefiera*, allestendo un salotto e un verde affaccio dove i

#Sentire

cittadini potevano liberamente prendersi una pausa durante le passeggiate per atelier e gallerie d'arte.



Fig. 7.5: primo Park(ing) Day a San Francisco nel 2005. (Credit: Rebar Studio).



Fig. 7.6: "The Urban Lounge and a Green view", una riproposizione del Park(ing) Day da parte dell'associazione City Space Architecture in collaborazione con il collettivo di architettura bAQ_bottega azioni quotidiane di Firenze durante la Notte Bianca dell'Arte 2014 a Bologna. (Credit: Fabio Mantovani).

- *Pavement to Plazas* ha lo scopo di utilizzare lo spazio asfaltato inutilizzato per trasformarlo in zone pedonali senza ingenti spese di capitali.



Fig. 7.7: trasformazione del Putnam Triangle a New York.
(Credit: New York City Department of Transportation).

- *Open Street* ha lo scopo di fornire temporanei spazi sicuri per diverse attività e modalità di mobilità. A Bologna ciclicamente vengono organizzate le cosiddette *Notti Bianche*, ovvero serate in cui determinate strade vengono chiuse al traffico veicolare in modo tale da favorire una festa di vicinato insieme agli esercizi commerciali e i residenti.



Fig. 7.8: i T-days di Bologna, ovvero la pedonalizzazione durante i giorni festivi di tre strade centrali del centro storico che formano una T, come esempio di Open Street. (Credit: la Repubblica Bologna).

Sebbene possa risultare che le pratiche di *fai-da-te* dell'*Everyday Urbanism* possano sembrare pratiche per certi versi populiste (Kelbaugh, 2002), dove gli urbanisti vengono visti come studenti empirici di questi processi e in quanto minimizza il rapporto diretto tra la progettazione fisica e il comportamento sociale, in realtà diversi esempi dimostrano come l'attenzione verso i *publics* (Chase, Crawford & Kaliski, 2008; Bravo, 2012) o i plinti urbani (Karszenberg, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016) non solo riesce a stimolare la partecipazione e il senso di comunità, ma può anche risollevare diversi problemi legati all'economia locale. Non a caso le pubbliche amministrazioni, come vedremo nei prossimi capitoli, hanno già da diverso tempo avviato politiche innovative, volte a sostenere queste nuove progettualità.

8 | La città digitale

The digital city

Stiamo entrando in un'era di corpi ampliati elettronicamente, che vivono nei punti di intersezione del mondo fisico e virtuale, [...] e di nuove città soft che sono parallele, complementari e a volte concorrenziali con le nostre attuali concentrazioni urbane di mattoni cemento e acciaio (Mitchell, 1995: 95).

Anche se ad una prima lettura può sembrare un brano fantascientifico, le parole di William Mitchel, ricercatore del MIT di Boston che ha creato lo *Smart cities program* nel 2003, in realtà rivelano uno spirito premonitore.

La città contemporanea possiede un *alter ego*: la città digitale. I social media oggi sono un luogo ordinario per i cittadini (Borges, Jankowski & David Junior, 2015a) se non addirittura piazze vere e proprie nate dall'equilibrio tra l'esigenza o la vanità del comunicare e i ricavi che i social network ottengono nel gestire i dati dei propri utenti (Amati, 2012). Il ruolo dei social media è rilevante: danno la possibilità di ottimizzare e aumentare la partecipazione in progetti aventi l'obiettivo di migliorare le comunità locali e dar voce nei processi decisionali delle amministrazioni (Graeff, 2014). *Action Path* (Action Path, n.d.), ad esempio, è un'app sviluppata presso il *Center for Civic Media* del MIT di Boston che si propone proprio di raccogliere opinioni riguardanti gli spazi pubblici di una determinata comunità e stimolare la partecipazione in processi di progettazione e risoluzione di problematiche emerse. Nel volume successivo verranno presi in considerazione diversi esempi di piattaforme e app che consentono di esplorare la città e coinvolgono attivamente gli utenti.

I media, quindi, stimolano un processo di *parrocchializzazione* della città, come avanzato da Martijn de Waal (2014): i cittadini utilizzano i social media per creare le proprie reti sociali private e pubbliche, trasformando così il concetto di vicinato, non più

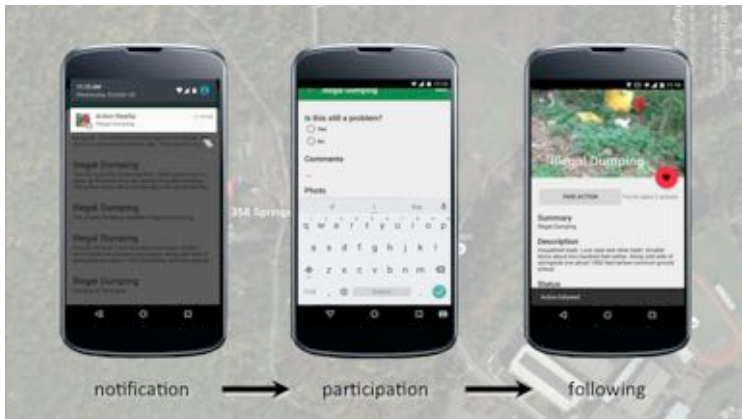


Fig. 8.1: processo di coinvolgimento della cittadinanza nelle problematiche che emergono all'interno di una comunità proposto dall'app Action Path sviluppata presso il Center for Civic Media. (Credit: Action Path, n.d.).

basato, come afferma Cecchini (2006: 189), solo su rapporti di sangue o di suolo. Inoltre i media, tramite la raccolta dei dati personali effettuano un filtro di informazioni che a loro volta sono utili, in quanto indirizzano gli interessi degli utenti. I cittadini, come già teorizzava Ascher nel 2001, usano social media per creare la loro personale *parrocchia*, e diversi dispositivi digitali come gli smartphones diventano degli *experience trackers* (de Waal, 2014: 171), ovvero dei tracciatori che mostrano chi siamo nei diversi social network ma al tempo stesso mostrano il parrocchiale all'interno del spazio pubblico, dove i cittadini rimangono in contatto durante il giorno con le persone del proprio network. Ma non solo: da un rapporto dell'Osservatorio di Politica Internazionale (Di Liddo, Falconi, Iacovino & La Bella, 2011) viene evidenziato proprio come, tramite il mondo digitale, la comunicazione globale influenza la modalità in cui un gruppo di persone riceve un'informazione, ovvero crea la possibilità di formarsi un'opinione tramite diversi punti di vista. E' il caso della Primavera Araba, che proprio tramite i social media come Twitter e Facebook ha permesso a molte persone di venire a conoscenza di avvenimenti a cui altrimenti non avrebbero potuto prendere parte. Per certi versi (Paci, 2012) i social media in questo caso possono essere

considerati uno dei principali motori e catalizzatori di questi eventi. Ma anche recentemente, durante il fallito golpe di stato in Turchia, paese in cui il presidente Erdogan ha oscurato molti social network, il ruolo dei social media è risultato comunque chiave nello svolgimento degli eventi: tramite le dirette *streaming* del social network *Periscope* ad esempio, non solo i media classici sono stati superati nel loro ruolo in quanto bloccati dai golpisti, ma inoltre, sempre tramite altri social networks il presidente Erdogan è riuscito a incoraggiare i suoi fedelissimi a resistere (Venturini, 2016).



Fig. 8.2: armi da utilizzare per portare a termine una rivoluzione. (Credit: Arab Spring @ 9.30...?! Blog).

L'introduzione delle dirette *streaming* nei *social networks* ha permesso l'eliminazione della distinzione del carattere sincrono o asincrono descritto da Mitchell (1995): ora nella città digitale qualunque cosa può davvero accadere in ogni momento. Il dominio pubblico (de Waal, 2014) si materializza quando i cittadini si organizzano per brevi o lunghi periodi con obiettivi comuni e questa materializzazione diventa un *momentum* (Beekmans & de Boer, 2014: 183) come accade quando vengono organizzati gli eventi flash-mob, ovvero occasioni di ritrovo in cui per un motivo ludico o incentrato sulla sensibilizzazione dell'opinione pubblica su un determinato tema. In queste occasioni le persone si ritrovano, realizzano delle azioni concordate precedentemente e poi riprendono le proprie attività



Fig. 8.3: i flash-mob materializzano un “momentum” di appropriazione dello spazio pubblico da parte dei cittadini tramite l'utilizzo dei social media. (Credit: the Telegraph).

individuali come se nulla fosse successo. Questo indica come i social media, o più in generale gli strumenti web, hanno reso possibile un'esperienza internet più aperta, personalizzabile e partecipativa in quanto estendendosi tramite i telefoni cellulari permettono il loro impiego in nuove modalità di impegno civico nello spazio pubblico della città creando così *smart citizens* (Foth, Forlano, Satchell, & Gibbs, 2011). Infatti tutte le iniziative e le idee che sono diventate globali lo devono proprio grazie al passaggio digitale dei social media: la *likeability*²¹ online è diventata un vettore primario dietro molti interventi che diventano come cuciti insieme alla realtà virtuale. Sebbene siano eventi che avvengono nel mondo reale, in realtà nel mondo digitale ottengono una diffusione e risonanza molto maggiore e sensibilizzano ulteriormente la qualità di vita.

Metaforicamente parlando (de Waal, 2014) i media digitali sono diventati come un mercato dove le domande e le risorse si incontrano attorno ai problemi pratici e quindi l'individualizzazione e l'isolamento inizialmente teorizzata ha lasciato

²¹ Termine difficilmente traducibile in quanto collegato al concetto di *like* ovvero all'azione di apprezzare sui social network determinati post, video, foto etc.

spazio ad una socialità rinnovata combinata con l'esigenza di vivere e godere fisicamente gli spazi della città (Bravo, 2014a).

Per questo motivo possiamo affermare come la città sia un'interfaccia (de Waal, 2014:20), la vita di tutti i giorni ruota attorno alle identità individuali e collettive, al presente e al passato e la vita pubblica diventa un accumulatore di vari processi di scambio. Tramite quella che Mitchell (1995) chiama telepresenza si sono progressivamente trasferite le interazioni nel cyberspazio, rendendo così l'accessibilità dipendente sempre meno dalla prossimità e al tempo stesso le connessioni in rete sono diventate sempre più importanti, inducendo erroneamente a considerare che siano questi aspetti a definire la città digitale come *smart city*.



Fig. 8.4: l'importanza della Likeability oggi è un fattore determinante per la buona riuscita di qualsiasi azione o progetto programmatico. (Credit: Time Magazine).

Infatti bisogna considerare inizialmente, che il termine di *smart city* non va inteso a livello olistico (Centre of Regional Science, 2007), ma serve per descrivere diversi campi che compongono la città smart. Quindi stando al rapporto 2007 sulle *Smart City* del Centre of Regional Science come definizione possiamo utilizzare la seguente:

Smart city è una città che mette in pratica buone azioni in lungimiranza a queste sei caratteristiche, costruita sulla

combinazione “intelligente” di dotazioni e attività di cittadini auto-decisionali, indipendenti e consapevoli (Centre of Regional Science, 2007: 11).²²

Il Club per le Tecnologie dell’Informazione CTI Liguria (2015), associazione senza fini di lucro di Genova che opera nel campo delle Tecnologie dell’Informazione e Comunicazione (ICT), fornisce una chiara precisazione nei confronti della possibile confusione che si può avere tra la città digitale e *smart city* riguardo.

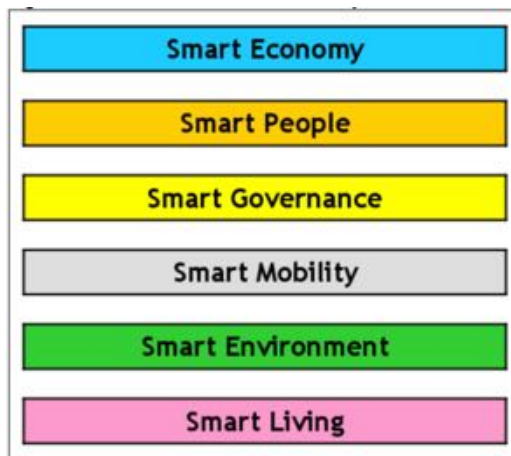


Fig. 8.5: la *smart city* è composta da sei caratteristiche differenti. (Credit: Center of Regional Science, 2007).

La differenza tra città digitale e *smart city* è molto labile in quanto l’ICT (le tecnologie dell’informazione e comunicazione) se è la base di una innovazione tecnologica o processuale conduce a fondere insieme i due concetti. Ma se una rete informatica intelligente e quindi basata sull’ICT, elemento caratteristico della città digitale, e a sua volta la tecnologia può essere attivata solo se soggetto abilitatore e fruitore hanno le competenze per poterla usare

²² A Smart City is a city well performing in a forward-looking way in these six characteristics, built on the ‘smart’ combination of endowments and activities of self-decisive, independent and aware citizens.

[...] per questo motivo, si può affermare che la città digitale può essere considerata come una componente fondamentale o come un sottoinsieme della *smart city* e che, come dimostrano molte *best practice*, la città digitale è spesso alla base del successo della *smart city* (CTI Liguria, 2015).

Tuttavia per Carlo Ratti (2014), direttore del Senseable City Lab del MIT di Boston (Senseable City Lab n.d. a), la *smart city* è un quadro incompleto e, per superare la descrizione della città dove sono installati diversi strumenti tecnologici che convogliano un flusso di dati, introduce il termine *senseable city*. La città è sensibile e viene definito quindi un ambiente urbano che ha un'interazione dinamica con la gente. Ad esempio, tramite le scienze computazionali che possono quantificare le attività sociali descritte da Jane Jacobs (Ratti & Claudel, 2014), tramite di dati delle reti di telecomunicazione si è scoperto che la gente cammina più velocemente, incontra nuovi amici e velocemente li cambia. Sono dati importanti per la progettazione urbana proprio per la loro caratteristica di fornire informazioni che prima era difficile recuperare. Ad esempio, sempre presso il

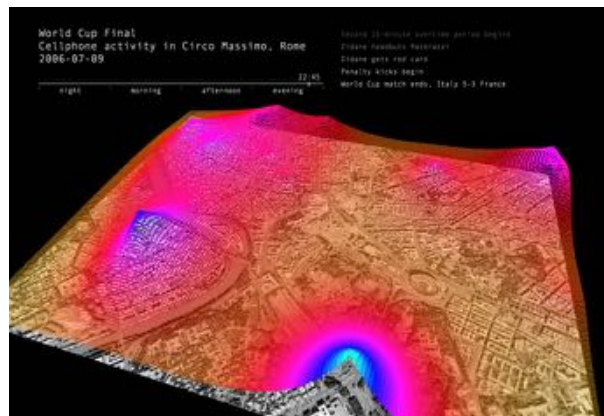


Figura 8.6: mappatura delle attività dei telefoni cellulari durante la finale della Coppa del Mondo del 2006 restituisce una differente visione di come viene vissuta la città digitale di Roma. (Credit: Senseable City Lab).

Senseable City Lab del MIT di Boston è stata sviluppata una particolare mappa di Roma (Senseable City Lab, n.d. b) presentata alla X Biennale di Venezia del 2006 curata da Ricky Burdett dal tema *Città. Architettura e società. Real Time Rome* è un progetto che utilizza i dati provenienti da telefoni cellulari, gps di autobus e taxi per capire meglio le dinamiche urbane in tempo reale. Ne scaturisce una città pulsante in grado di dimostrare come la tecnologia possa aiutare le persone a prendere decisioni più informate sul loro ambiente. Non solo: questa metodologia di analisi aiuta a ridurre le inefficienze dei sistemi urbani informatici, mettendo quindi in crisi i sistemi tradizionali di mappatura statica.

Il meccanismo principale dell'intelligenza ambientale quindi è la sensibilità, ovvero la capacità di percepire esattamente ciò che accade intorno a noi e di reagire, di conseguenza, in modo dinamico. Nuovi sistemi di percezione stanno spuntando in ogni aspetto dello spazio urbano permettendo di svelare dimensioni visibili ma soprattutto invisibili. In questa maniera la conoscenza della città diventa più approfondita, e al tempo stesso la città conosce meglio le nostre abitudini (Ratti, 2014). Come accennato precedentemente i social media, d'accordo con de Waal (2014:171), hanno una doppia valenza: *experience trackers* e *territory device*. Queste due funzionalità cambiano e influenzano il modo di vivere lo spazio pubblico in quanto tale, ma anche luoghi che i cittadini visitano o che usano per incontrarsi.

La città digitale, o meglio i media, influenzano i ritmi collettivi: la visibilità dei dati, la loro accessibilità, permettono a tutti di analizzare determinati aspetti comuni che preoccupano le comunità, come la qualità dell'aria, il traffico, l'uso delle risorse. Il livello di coinvolgimento aumenta grazie al fatto che la facilità con cui è possibile attingere ad ogni tipo di informazione grazie ad internet è esplosa e da accesso ad una banche dati enormi (Milekic, 2007), di conseguenza il coinvolgimento è più visibile, e gli spazi pubblici si sviluppano attorno a queste nuove tematiche in quanto l'evoluzione digitale sta aumentando la conoscenza e la percezione di un patrimonio culturale grazie

proprio all'accesso di un mondo virtuale che restituisce informazioni culturali (Forte, 2007).

Le città quindi diventano come dei computer all'aria aperta, senza perdere necessariamente la loro fisicità (Cecchini, 2006), ed è possibile programmarle per farle diventare delle città più sostenibili. Infatti negli ultimi anni l'attenzione è spostata sempre più verso l'analisi e i flussi dei dati che possono offrire un aiuto nella gestione della città da parte delle amministrazioni e al tempo stesso stimolano i processi di urbanistica fai da te in iniziative private e di auto-organizzazione dei cittadini e gioca un nuovo ruolo del gestire e disegnare la città (Ratti & Biderman, 2013).

Josè Barki, citato da Rodrigo Paraizo e Josè Ripper Kòs (2007), ricorda come le persone possono comprendere la realtà attraverso delle rappresentazioni virtuali che a loro volta sono costituite da elementi estrapolati dalla complessità degli oggetti reali, selezionati e messi insieme, consentendo letture della realtà.



Fig. 8.7: la città digitale assomiglia sempre di più alle città tradizionali, dove costruiamo le nostre reti e le nostre reti costruiscono noi. (Credit: Getty Images).

Il mondo digitale è quindi un mondo di passaggio per gli avvenimenti del mondo reale in quanto amplifica questi fatti, generando aggregazione che a sua volta trova la sua materializzazione nel mondo reale come espressione collettiva.

E' uno spazio di incontro, che orienta l'opinione pubblica e aiuta le evoluzioni socio culturali (Galimberti, 2012): l'ambiente online assomiglia alla città tradizionali come previsto da Mitchell (1995) e constatato da Ratti (2016a), sia nella loro varietà di luoghi che nell'estensione e complessità delle reti che collegano i diversi luoghi digitali, nella loro capacità di coinvolgere i nostri sensi e nella loro ricchezza sociale e culturale.

Maurizio Forte (2007), riprendendo un pensiero di Gianfranco Pecchinenda, asserisce infatti che l'importanza delle nuove tecnologie va valutata non solo in relazione con la creazione di nuove realtà spazio-temporali dietro lo schermo, ma anche in relazione con le capacità di stimolare nuove e originali percezioni spazio-temporali della realtà di tutti i giorni. Ad esempio la conoscenza di una mappa produce nuova conoscenza del territorio che al tempo stesso produce una rinnovata conoscenza della mappa. Lo scambio di informazioni tra una mappa e il territorio è bidirezionale (Forte, 2007: 397) e rappresenta al meglio la relazione tra il mondo reale e quello virtuale.

In conclusione si può affermare che l'urbanistica contemporanea abbia una stretta relazione biunivoca con il mondo digitale: si fa influenzare e influenza a sua volta. Appare chiaro inoltre come la multidisciplinarietà della pratica urbanistica risulti essere un tratto fondamentale se non intrinseco. Vedremo nel volume successivo, come diversi esempi di strumenti digitali per rappresentare la città riescano a fornire diverse sfaccettature che altrimenti non si riuscirebbero a comprendere. E proprio per questi motivi che, forse, Mitchell riprende un aforisma di Churchill riadattandolo al mondo digitale:

Noi costruiamo le nostre reti e le nostre reti costruiscono noi (Mitchell, 1995: 34).

9 | Un affluente della coscienza urbana: la percezione *Consciousness branch: perception*

Nei precedenti capitoli si è visto come la città, in quanto organismo costituito non solo da edifici, spazi pubblici e attività, è anche un ambiente di esperienze: è animata da persone le quali tramite le loro azioni suggeriscono nuovi modi di lavorare in essa passando dal *modus operandi di fare la città* a quello di *essere la città* proprio grazie all'attenzione sempre più rivolta dalla psicologia urbana delle esperienze urbane (Karssenbergh & Laven, 2016).

Diverse ricerche, come quella condotta da Bratina Jurkovic (2014) nell'area residenziale di Ljubljana, dimostrano come l'ambiente costruito influenzi la percezione, l'esperienza e l'uso degli spazi pubblici. Le caratteristiche spaziali, come la densità del traffico, la presenza di linee ferroviarie, la visibilità, l'accessibilità o anche l'arredo urbano diventano quindi fattori comportamentali capaci di cambiare il modo in si vive lo spazio pubblico. Bisogna tenere in considerazione che tuttavia l'influenza sui cittadini non dipende unicamente dall'ambiente costruito, ma come accenna Ludovica Scarpa (2007), docente e ricercatrice di antropologia pragmatica delle relazioni interpersonali e alla psicologia della comunicazione:

lo spazio influenza psichicamente le persone, e quindi ogni significato ad esso attribuito sarà ulteriormente connotato dall'atteggiamento psichico momentaneo (Scarpa, 2007: 40).

Possiamo definire due componenti: una interna, ovvero la personalità degli individui, e una esterna, ossia l'ambiente esterno. L'interazione tra queste due componenti è dunque inficiata dalla percezione personale dello spazio e delle dinamiche tra l'ambiente e le persone. Tramite queste definizioni

Adriana Portella (2014) nella sua indagine condotta insieme ai suoi collaboratori dell'Università Federale di Pelotas in Brasile dimostra come l'importanza dell'estetica e della qualità urbana siano molto importanti nelle zone marginalizzate dalle azioni del governo centrale.

Quindi lo spazio cambia la percezione delle persone e di conseguenza il loro comportamento, ma in riferimento anche all'attitudine momentanea dei singoli soggetti. Questo rende necessario considerare, come già dimostrato nei capitoli precedenti tramite il lavoro di Jan Gehl (1971; 2010; 2013), tutti gli elementi variabili e mobili come le persone e le loro attività debbano essere considerati importanti alla stessa maniera degli elementi fisici. Questo concetto è stato introdotto negli anni sessanta da uno tra i più importanti autori sulla psicologia ambientale e geografia della percezione, Kevin Lynch (1960), il cui lavoro si concentra sulla individuazione di caratteristiche ambientali che permettono alle persone di costruirsi delle mappe mentali tramite la percezione della città.

Nonostante per alcuni lo spazio pubblico venga vissuto per compiere un tragitto tra due mete predefinite, ovvero un punto di partenza e un punto di arrivo, in realtà lo spazio pubblico è un grande contenitore di esperienze cognitive, tattili, emozionali ed estetiche (Muller, 2016: 68) e percepire queste esperienze che compongono lo spazio pubblico significa guardare una scena diversa che anima la città, facendo intendere quali forze disegnano e creano un luogo e determinano atmosfere speciali (Mickoleit & Pürckhauer, 2011). Nel lavoro di Darko Radovic (2014) sulla ricerca della qualità urbana, prendendo come caso di studio la strada di Kuhonbutsugawa a Jiyugaoka in Giappone, si capisce come la percezione di uno spazio pubblico giochi un ruolo determinante anche in tematiche importanti quali l'ordine pubblico. Infatti la componente maggiore che riesce a mantenere l'ordine pubblico non è la presenza in diverse forme degli organi di polizia ma da una complessa e inconscia rete di controlli spontanei che fanno osservare norme comportamentali. La percezione di questa rete permette il mantenimento del livello di sicurezza accettabile per i cittadini. La gente si adatta alle circostanze ed estrae identità e struttura dal materiale che ha a

disposizione, in questa maniera un patrimonio intangibile di norme e comportamenti ha effetti pratici e può far addirittura far star meglio le persone (Lynch, 1960).

Le esperienze all'interno dello spazio pubblico coinvolgono tutti i sensi, dal tatto all'olfatto, ma quella che risulta essere la più interessante e significativa è quella del camminare. Camminare non solo permette di offrire diverse scelte nelle attività che si possono effettuare dando la sensazione di libertà e individualità (Muller, 2016), ma, come suggerito da uno studio condotto nella città di Rotterdam da Tine van Langelaar e Stefan van der Spek (2016), l'analisi del comportamento basato sulle camminate può fornire informazioni sulla qualità dell'ambiente costruito: dove i cittadini facevano registrare la maggior parte dei loro percorsi su una determinata strada, questa veniva contrassegnata come



Fig. 9.1: un'analisi tramite GPS dei flussi pedonali permette di comprendere quali strade restuiscono una migliore percezione ad essere percorse. (Credit: van Langelaar & van der Speck, 2016).

caratterizzata da diverse attività, buona atmosfera, una buona diversificazione di vendita al dettaglio e la pulizia delle strade. Al contrario gli spazi poco attraenti sono caratterizzati da un'alta densità di traffico automobilistico, una mancanza di verde, aree vuote e noiose, senza servizi igienici pubblici, con incroci pericolosi e poca diversità commerciale.

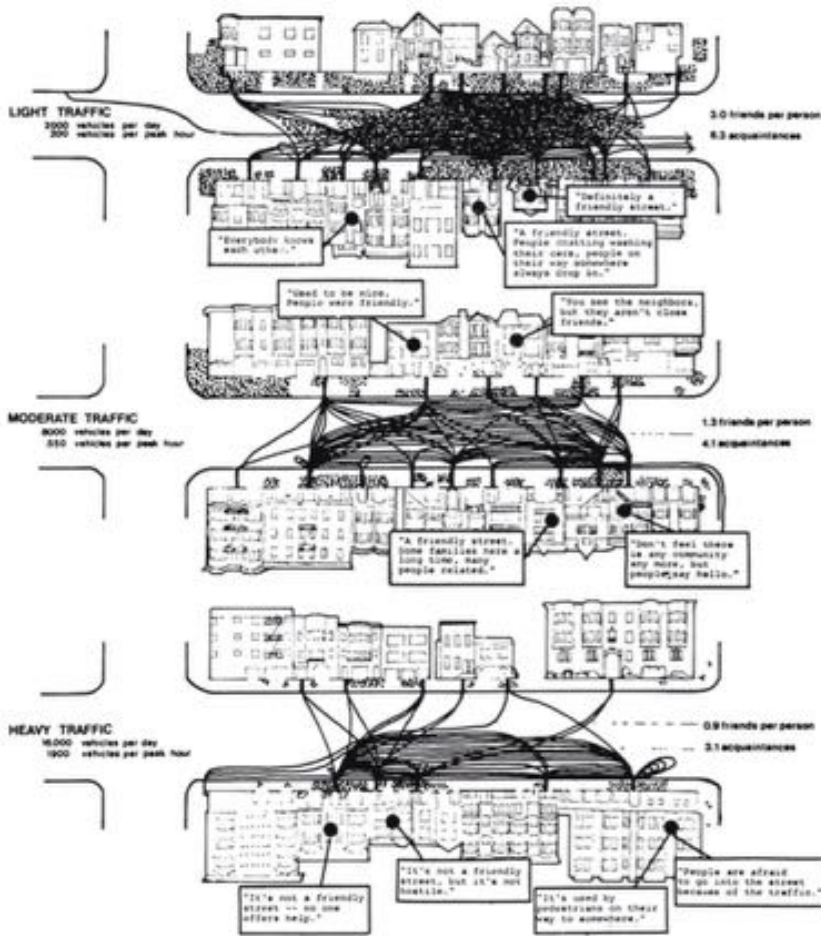


Fig. 9.2: il numero di attività che si possono effettuare all'interno di una strada variano sensibilmente in relazione alla presenza del traffico. (Credit: Ghel, 1971).

La percezione dello spazio pubblico quindi diventa importante in quanto dipende dal punto di vista, dalla distanza e dalla velocità alla quale le persone si muovono. I cinque sensi infatti sono progettati per percepire le impressioni mentre camminiamo (Gehl, Johansen Kaeyer & Reigstad, 2016): su questo punto Jan Gehl (1971) effettua un'analisi dettagliata in cui afferma che il movimento umano è per sua natura limitata a spostamenti prevalentemente orizzontali ad una velocità di circa cinque chilometri all'ora, e di conseguenza l'apparato sensoriale è accuratamente costruito su questa condizione. Se infatti in una strada si riduce la velocità da sessanta a sei chilometri all'ora, apparirà un numero dieci volte più grande di persone poiché queste rimarranno dieci volte più a lungo nel campo visivo di ognuno (Muller, 2016).

Inoltre (Gehl, 1971) la vista detiene alcuni valori entro i quali è possibile percepire un diverso numero di particolari e dettagli: se tra i venti e i venticinque metri di distanza una persona è in grado anche di comprendere l'umore di un'altra persona, ad una distanza compresa tra i settanta e i cento metri può risultare difficile capire distinguere le persone e le loro attività. La vista però ha un deficit, ovvero quello di essere ridotta al campo orizzontale e non verticale, ovvero è impostata per controllare dove camminiamo e cosa succede attorno a noi, come dice Gehl stesso:

Ovunque le persone si muovono e sono impegnati in attività, lo fanno su piani orizzontali. È difficile muoversi verso l'alto o verso il basso, è difficile conversare alto o in basso, è difficile guardare in alto o in basso (Gehl, 1971: 64)²³.

L'aspetto psicologico dunque è legato alla esperienza diretta e la percezione di uno spazio, dove l'aspetto strutturale mostra che gli spazi urbani pubblici sono una categoria spaziale importante

²³ *Everywhere that people move about and are engaged in activities, they do so on horizontal planes. It is difficult to move upward or downward, difficult to converse upward or downward, and difficult to look up or down.*

nella struttura urbana (Glaser & Colville-Andersen, 2016). Il concetto di percezione dell'utente è legata al processo attraverso il quale gli utenti acquisiscono informazioni visive su luoghi attraverso stimoli, costituiti, ad esempio, da elementi fisici dello spazio pubblico, forme, segni, arredo urbano. Tuttavia questo principio non deve essere collegato unicamente a stimoli visivi legati alle caratteristiche fisiche dei luoghi (Portella, Quintanilha, Mativi Rocha, Scott Hood & Cantarelli Xavier, 2014), in quanto il processo di cognizione coinvolge significati simbolici connessi con i luoghi, e può essere influenzato dal contesto urbano, i valori, la cultura e le esperienze individuali. Infatti Kevin Lynch (1960: 30) a riguardo definisce come l'immagine ambientale che viene percepita, sia composta da tre aspetti: *identità, struttura e significato*, ovvero la capacità di un oggetto di potersi identificare rispetto agli altri elementi dell'ambiente costruito, la propria struttura materiale e il significato che l'osservatore associa personalmente all'oggetto percepito. Quindi la figurabilità di un'oggetto è quella proprietà che ha un'alta probabilità di indurre nell'osservatore un'immagine potente e per Nausicaa Pezzoni (2013), che applica il metodo di indagine proposto da Lynch nel descrivere le città tramite le percezioni dei migranti, cogliere la città significa descrivere lo spazio composto da dettagli differenti ogni volta, attivati a loro volta da situazioni concrete in relazione alla percezione che ognuno ha nel paesaggio urbano (Pezzoni, 2013: 76). Usando le parole di Lynch stesso, si può dire che

Sembra che per ogni città data esista un'immagine pubblica, che è la sovrapposizione di molte immagini individuali. O forse vi è una serie di immagini pubbliche, possedute ciascuna da un certo numero di cittadini (Lynch, 1960: 65).

La percezione dello spazio influenza la territorialità, aiutando le persone a soddisfare i propri bisogni efficacemente e personalizzando lo spazio pubblico, dipendendo dalla flessibilità degli stessi. Ana Karinna Hidalgo (2014) prende ad esempio la definizione che da Altman di privacy come risultato di questa

flessibilità, ovvero come il controllo selettivo dell'accesso a sé stessi o al proprio gruppo. Risulta interessante in riferimento a questo aspetto, come vedremo più in dettaglio nel capitolo 13 del volume 3 #Creare, come il Bmw Guggenheim Lab abbia sviluppato un semplice gioco (Bmw Guggenheim Lab, 2013c) disponibile on-line, capace di analizzare il grado di privacy ricercata negli spazi pubblici più comuni e la compari con i risultati ottenuti in altre aree geografiche urbane. L'attenzione a questo tipo di percezione varia da città a città e lascia presumere che sia l'ambiente urbano a determinare i livelli di privacy ricercati. Le persone quindi si sentono legate con il territorio e sono più personalmente responsabili e critiche sugli eventi che avvengono nel loro territorio percepito come intimo rispetto ad altri spazi pubblici utilizzati quotidianamente (Glaser & Colville-Andersen, 2016: 111).



Fig. 9.3: ogni città restituisce una percezione di privacy differente in ogni luogo che i cittadini frequentano. (Credit: Bmw Guggenheim Lab, 2013c).

A tal proposito nel 2013 chi scrive ha condotto, all'interno del tirocinio curriculare presso i laboratori Silab dell'Università di Bologna, un progetto di ricerca avente come oggetto di studio proprio la percezione dei valori del centro storico di Bologna in relazione alla sua periferia. *Upgrading Bologna(version 2.0)* (City Space Architecture, 2013e) sviluppa un approccio concettuale ai temi dell'urbano, tramite il quale si è evidenziato come i confini

della città storica (fisici e mentali) racchiudano tutte le attenzioni, le percezioni collettive e i valori pulsanti della città nel suo complesso, vale a dire nella sua estensione territoriale oltre i perimetri storici. Proponendo in maniera provocatoria la costruzione di una nuova cinta muraria in periferia la ricerca ha cercato di dimostrare come la ridefinizione del centro della città, in un ambito territoriale più vasto, possa abbattere i costrutti mentali dei cittadini creando nuove percezioni, pur rimanendo fortemente mescolate con quelle del centro storico. La tesi della ricerca mirava a ridefinire un rapporto tra due parti di città, centro storico e periferia, che attualmente sono in antitesi tra loro.

Tuttavia la percezione stessa di una parte di città, come ad esempio il proprio *quartiere* differisce da persona a persona. Nello studio condotto da Bratina Jurkovic (2014) emerge come l'area percepita come proprio quartiere può variare sensibilmente, dal circondario ravvicinato avente un raggio di copertura di 50-100 metri fino a un circondario allargato con un raggio di copertura tra i 700 e 1300 metri. Non solo: il proprio quartiere può essere considerato specificamente determinato su alcune strade e spazi rilevanti, mentre per altri può essere semplicemente un'area generica, attorno alla propria casa oppure ancora zone contigue dove preferiscono passare il tempo. L'influenza di questo tipo di percezione cambia anche in base alla morfologia urbana, dove la grammatica spaziale determina diversi modi di vivere quello spazio: su cinque archetipi morfologici urbani proposti da Ludovica Scarpa (2007), si possono riscontrare diverse percezioni del tipo di vicinato che si può sperimentare. Se nell'urbanizzazione spontanea lungo un asse viario la percezione può essere di tipo rassicurante, mentre la città densa produce identità e un buon senso di vicinato, nei quartieri giardini invece, dove ogni casa ha il suo spazio privato ben delimitato e la densità è minore, il senso di vicinato sparisce quasi del tutto in quanto i cittadini non si relazionano e non si conoscono. Invece in uno spazio urbano denso ma non omogeneo, dove appaiono spazi monumentali, non vi è commistione di ceti sociali, la qualità urbana viene percepita in maniera maggiore insieme ad un senso di sicurezza, mentre nei

grandi edificati frutto di ingenti investimenti dove le facciate degli edifici non delimitano gli spazi ed è più curato l'aspetto estetico, le dimensioni sono tali da non indurre la mente a percepire un senso comunitario.



Fig. 9.4: tirocinio formativo curricolare (Silab Unibo 2013) "Upgrading Bologna. Version 2.0": il centro storico di Bologna è come una piscina stracolma di valori e percezioni a discapito della periferia (sopra) mentre proporre una nuova cinta muraria che comprenda anche la periferia permetterà a creare nuove percezioni in periferia ridefinendo il concetto di centro storico (sotto). (Credit: City Space Architecture, 2013e).

Si è visto quindi come il processo di percezione e cognizione coinvolge tre fattori interconnessi: una percezione multisensoriale, significati simbolici, e la relazione tra questi significati simbolici e le caratteristiche fisiche dell'ambiente costruito. In questo approccio proposto da Adriana Portella insieme al suo team (2014), la percezione degli utenti coinvolge più di una semplice associazione intellettuale relativamente ad un oggetto osservato. Di conseguenza, il risultato dei processi di percezione e cognizione costituisce la rappresentazione mentale dello spazio pubblico, attraverso la quale le persone valutano come positivo o negativo quando viene analizzato.

Kevin Lynch (1960: 67) a riguardo definisce i principali elementi costitutivi che attivano le percezioni degli spazi pubblici, sono elementi che non concorrono isolatamente ma che insieme riescono a restituire la mappa mentale personale:

- i percorsi, ovvero i canali dove osservatore si muove, danno elementi tangibili caratterizzando l'immagine generale che unite al tipo;
- i margini, quindi gli elementi lineari non considerati e invalicabili;
- i quartieri, cioè zone della città dimensioni variabili, identificabili unicamente dal loro interno;
- i nodi, intesi come punti strategici dove una persona può interagire, come punto di arrivo o di partenza;
- i riferimenti, intesi come elementi esterni, di dimensione variabile ma ben visibili, sono luoghi bene riconoscibili anche per determinati caratteri patrimoniali intangibili.



Fig. 9.5: percorsi, nodi, margini, quartieri e i riferimenti costituiscono gli elementi principali nella costruzione della mappa mentale che ognuno ha di una città. (Crediti: Lynch, 1960).

Risulta interessante osservare come questi elementi si possano ritrovare in un lavoro realizzato dal grafico Chaz Hutton (Cave, 2016): una mappa generica per qualsiasi città su un post-it. Nato come piccolo esperimento che racchiudesse tutte le esperienze che si possono vivere nella città, in poco tempo tramite la diffusione nei *social networks* molte persone, nonostante nella mappa non venga fatto alcun cenno a una città precisa, hanno riconosciuto la propria città o altre che hanno visitato in recenti viaggi. Sebbene si tratti di un piccolo esperimento involontario, esso dimostra come le caratteristiche fisiche che determinano i quartieri sono determinate da continuità tematiche e che possono consistere in una infinità di componenti, come teorizzato proprio da Lynch.

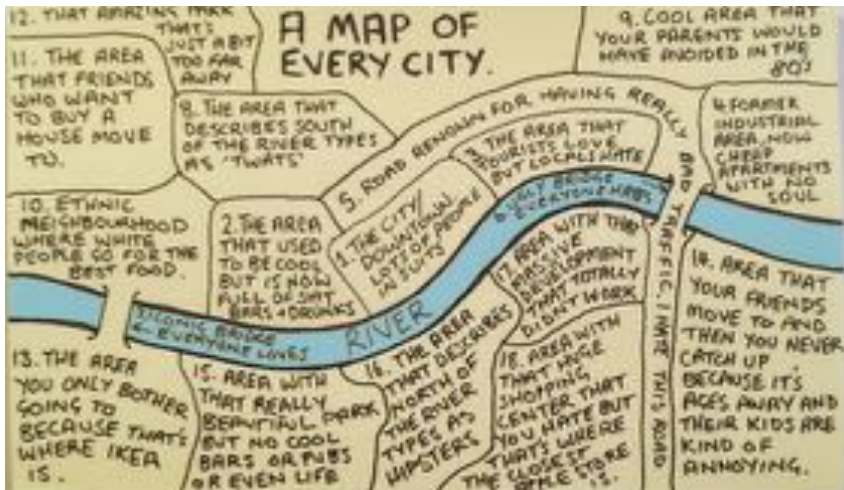


Fig. 9.6: una mappa generica delle percezioni che si possono riscontrare in città permette a chiunque la osservi di riconoscere le proprie esperienze in qualsiasi città. (Credit:Chaz Hutton, Instagram account).

Nel volume *The city at eye level* (Karszenberg, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016) che raccoglie diversi saggi l'attenzione viene quindi posta su quelli che vengono chiamati i *plinti stradali*, ovvero quella parte della città costituita dalle facciate degli edifici, che nell'intersezione con dominio pubblico, lo spazio pubblico e le zone ibride costituiscono la città vista a livello degli occhi. Così come le fondamenta sono importanti per gli edifici,

#Sentire

anche il piano terreno, quello a livello dello sguardo umano è ugualmente importante.

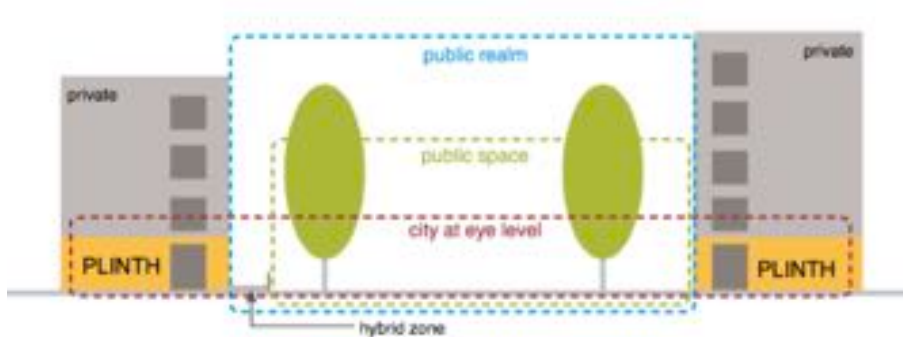


Fig. 9.7: la città a livello degli occhi si forma all'intersezione tra dominio pubblico, spazio pubblico, zone ibride e plinti urbani. (Credit: Karssenber, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016).

Quindi un'architettura che è capace di fornire i dettagli giusti al piano stradale riesce anche a dare degli stimoli al primo sguardo (Gehl, Johansen Kaefer & Reigstad, 2016): attività interessanti o dettagli interessanti della vita pubblica possono attivare a loro volta i cittadini con ulteriori attività. I cittadini infatti non sono solo testimoni, ma anche interpreti (Lynch, 1960: 22) e non solo: nasce anche la necessità di condividere le nostre scoperte con i nostri amici (Muller, 2016).

Infatti ci sono diverse opportunità per parlare con altre persone, che a loro volta influenzano notevolmente la qualità degli spazi esterni. E' possibile distinguere (Gehl, 1971: 168) tre diverse categorie di conversazioni all'aperto e ognuna influenza in maniera diversa l'ambiente: conversazioni tra persone che camminano, conversazioni con conoscenti che si incontrano per strada, e, infine, eventuali conversazioni con sconosciuti.

Per fare un esempio, la presenza di artisti di strada aumenta l'interazione sociale, creando intimità e permettendo alle persone sconosciute tra loro di scambiare qualche chiacchiera e al tempo stesso sentirsi al sicuro (Doumpa & Broad, 2016), oppure i piccoli negozi con facciate aperte e invitanti non solo creano il contesto per la città calda, ma consentono il movimento e le relazioni tra la sfera pubblica e quella privata. La vita pubblica che ne viene prodotta quindi crea un'esperienza calda,

dinamica e coinvolgente dando significato e senso di appartenenza alla città (Muller, 2016). Dove invece ci sono invece delle facciate vuote o con scarsa visibilità queste vengono percepite come zone morte causando completo disinteresse nei pedoni (Mintz, 2016) o addirittura vengono percepite pericolose e potenzialmente predisposte ad atti di vandalismo. Anche l'illuminazione (Gehl, 1971) diventa dunque un fattore importante nella percezione di uno spazio pubblico, in quanto se bene diretta in ogni momento può influenzare positivamente una sensazione generale di benessere e sicurezza.

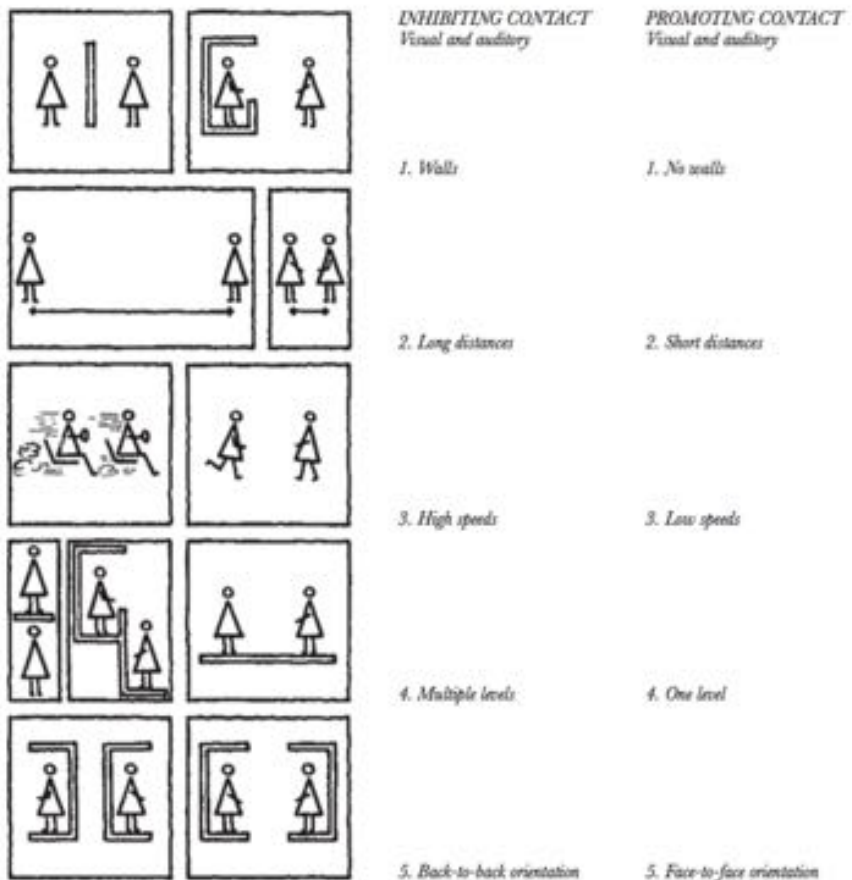


Fig. 9.8: il contatto tra persone varia in relazione a vari fattori che possono sfavorirlo o incoraggiarlo. (Credit: Gehl, 1971).

L'ambiente suggerisce distinzioni e relazioni che l'osservatore seleziona, organizza attribuendo significati a ciò che vede (Lynch, 1960), di conseguenza nel dover scegliere un percorso da attraversare, risulta molto importante l'immagine ambientale generalizzata del mondo fisico esterno che ognuno porta con sé in quanto un ambiente distintivo e leggibile non solo offre sicurezza, ma amplia la profondità e l'intensità possibili all'esperienza umana. Se ne accorge anche Debord (1956) mentre definisce la teoria della deriva, in quanto riconosce che sebbene nella deriva la casualità sia un elemento fondamentale nell'osservazione psicogeografica, l'azione umana tende a rimanere conservatrice e abitudinaria in quanto le persone tendono a rimanere fissate ai percorsi abituali invece che ricevere stimoli incerti.

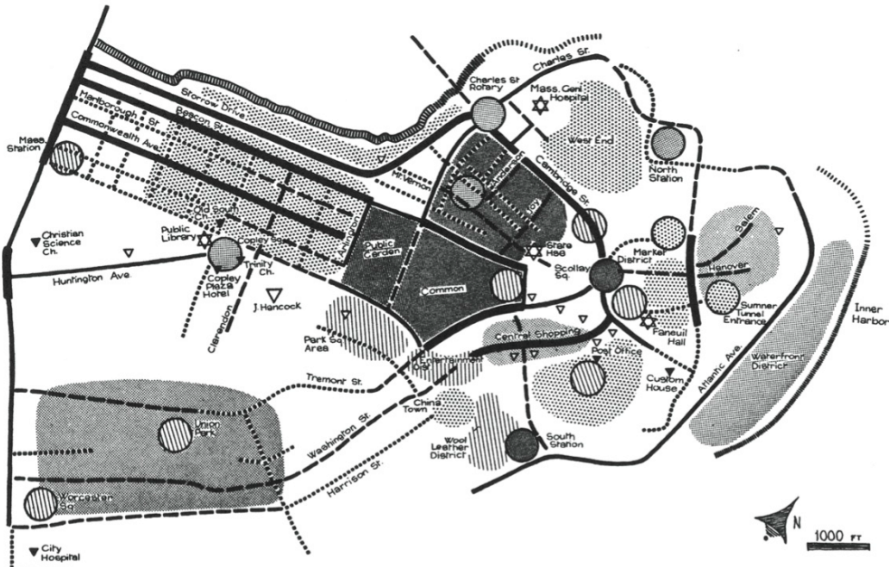


Fig. 9.9: la città suggerisce percezioni e relazioni che restituiscono una mappa mentale che influenza le scelte dei cittadini sui modi di vivere la città. (Credit: Lynch, 1960).

La città di Bologna ha potuto verificare questo aspetto grazie ad un laboratorio organizzato da Nausicaa Pezzoni (2016a; 2016b) insieme ai migranti presenti in città. Richiedendo di dover rappresentare la città con le sue stratificazioni di vita pubblica, ha permesso ai migranti un processo di appropriazione di spazi

vissuti come estrani. Dalle mappe realizzate emergono confini, nodi e punti di riferimenti particolarità del territorio a volte comuni come Piazza Maggiore o la Fontana del Nettuno, oppure elementi poco comuni ma a volte molto più caratterizzati come Villa Aldini, in quanto struttura che ospita i migranti stessi. Sebbene sia abbia un ruolo importante questo edificio non rientra mai al centro della mappa, in quanto altri elementi costitutivi della città vengono percepiti come più importanti quali la cerchia dei viali o appunto Piazza Maggiore.

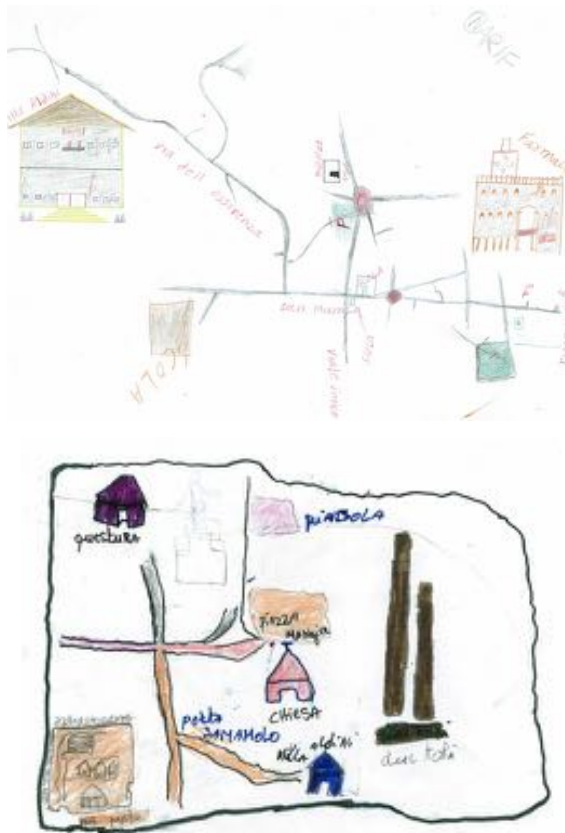


Fig. 9.10: ogni cittadino, migranti compresi, possiede la propria mappa mentale formata dalle percezioni emerse dalla città. (Credit: Pezzoni, 2016a).

Una buona percezione della città quindi si può avere con spazi ricchi di attività (Mintz, 2016), che se ben programmata lungo degli spazi pubblici inattivi, questi possono migliorare la vita pubblica trasformando lo spazio in luogo dove la gente è invitata a rimanere avendo il giusto equilibrio tra sostare e il muoversi. Per questo motivo Darko Radovic (2014) parla del *sense of public space* (percezione dello spazio pubblico) e non solo *public space* (spazio pubblico), in quanto è riferita ad una conoscenza collettiva fatta di interessi personali e spazi urbani.

In conclusione il concetto di percezione non riguarda unicamente gli aspetti biologici legati alle sensazioni ma anche aspetti più complessi. Infatti si possono definire (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc, 2003: 112) quattro dimensioni della percezione che operano simultaneamente al fine della elaborazione degli stimoli:

- cognitivo, che coinvolge la riflessione, l'organizzazione e la raccolta delle informazioni riguardanti l'ambiente permettendoci di dare un senso all'ambiente costruito;
- affettivo, riguardante i sentimenti che a loro volta influiscono la percezione dell'ambiente;
- interpretativo, che mette in relazione i significati percepiti dall'ambiente con le esperienze e gli stimoli vissuti in passato;
- valutativo, con la funzione di incorporare i valori e le preferenze delle proprie definizioni di elementi positivi o negativo all'interno dell'ambiente percepito.

Di conseguenza, considerare l'aspetto cognitivo della percezione come un atto di presa di coscienza di una realtà che si considera esterna a noi²⁴, risulta interessante in termini urbanistici in quanto permette di tramutare lo studio della città in una ricerca

²⁴ Viene fatto riferimento anche alla definizione fornita dall'enciclopedia Treccani: Treccani (n.d.), *percezione*.
Disponibile a: <http://www.treccani.it/enciclopedia/percezione/> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

di quegli elementi che forniscono qualità emergente ad uno spazio pubblico, dando enfasi sui fattori urbani e architettonici e su diverse manifestazioni della vita di ogni giorno che, appunto, forniscono la qualità dei contenuti e la ricchezza delle esperienze (Gehl, Johansen Kaefer & Reigstad, 2016) a discapito della quantità.



Fig. 9.11: la percezione di uno spazio pubblico può essere modificata in base al tipo di progetto che vi si realizza al suo interno. (Credit: Urb-i, 2016).

In questa ottica è impostato anche il lavoro di ricerca di un gruppo eterogeneo di studiosi proveniente da San Paolo, Brasile chiamato Urb-i: Urban Ideas (Urb-i, 2016). Nella omonima piattaforma web, tramite la catalogazione di più di 2000 fotografie ottenute da Google Street View relative a interventi di trasformazione dello spazio pubblico, pre e post intervento, Urb-i mira a indagare come piccoli o sostanziali interventi di progettazione dello spazio pubblico possano modificare le dinamiche, le percezioni e la qualità del vissuto urbano.

In conclusione, le esperienze sopra descritte mettono in discussione l'approccio consolidato della pratica urbanistica in cui gli attori coinvolti nel processo *top-down* troppo spesso prendono le distanze dagli aspetti sociali e culturali della città

#Sentire

per osservare i fenomeni territoriali secondo gli strumenti già noti riferiti alle carte tecniche e/o tematiche. Appare evidente che lo studio della città contemporanea necessita di una ricerca rivolta a scoprire l'intangibile, vale a dire ciò che non è visibile, ma che è espressioni di forze, valori e pratiche provenienti dall'interno stesso dell'oggetto di studio (Pezzoni, 2013). Tenere in considerazione le esperienze, le percezioni e l'uso dello spazio pubblico da parte dei residenti risulta estremamente importante per poter progettare e lavorare con spazi pubblici più *user-friendly* (Jurkovic, 2014: 108) poiché, come suggerisce Ludovica Scarpa (2007: 45), il benessere si relaziona con la sensazione di conferma delle nostre proporzioni di esseri umani.

10 | Una nuova idea di città *A new idea of the city*

Dai precedenti capitoli si evince come tramite i processi *bottom-up* coniugati al mondo virtuale si venga a creare un patrimonio culturale intangibile a cui i cittadini provano un senso di appartenenza.

Stando alla definizione che l'Unesco (Unesco, n.d.) fornisce, il patrimonio culturale intangibile, nonostante il suo significato sia cambiato negli anni, non riguarda unicamente i beni artistici quali opere d'arte o edifici storici, ma comprende anche tutte le tradizioni culturali che vengono tramandate di generazione in generazione insieme alle conoscenze tecniche e le pratiche sociali che mantengono viva la diversità culturale delle comunità.

Sempre l'Unesco (ibidem) individua quattro aggettivi fondamentali del patrimonio culturale intangibile, ovvero:

- tradizionale;
- inclusivo;
- rappresentativo;
- community-based.

Sebbene siano tutte e quattro caratteristiche fondamentali, la prima e l'ultima sono quelle che ci fanno intendere in maniera esaustiva come le pratiche di urbanistica *fai-da-te* viste nei capitoli precedenti siano molto importanti per comprendere la vita nelle città. La stessa Unesco nei riguardi dell'aspetto tradizionale, contemporaneo e allo stesso tempo vivo, afferma:

il patrimonio culturale immateriale non rappresenta solo le tradizioni ereditate dal passato, ma anche le pratiche rurali e urbane contemporanee in cui diversi gruppi culturali prendono parte (ibidem);

invece il termine *community-based* trova difficile traduzione in italiano in quanto esprime un concetto molto ampio che descrive

la condizione assolutamente necessaria per cui un patrimonio intangibile possa essere riconosciuto e trasmesso, ovvero che questo sia riconosciuto unicamente dalla comunità stessa e da nessun altro.

Il patrimonio culturale inteso in questa maniera quindi può essere definito come cultura (Heritage Saskatchewan, 2012: 7), ben rimanendo consapevoli che i valori culturali, sociali e ambientali, come suggerisce il report *Living Heritage & Quality of Life a Saskatchewan*, sono difficilmente separabili gli uni dagli altri e che quindi il legame tra patrimonio tangibile e intangibile è molto stretto.

Quello che emerge da questo patrimonio culturale immateriale sono i desideri dei cittadini e, più in generale, i fruitori della città. Vi sono diverse dimostrazioni che collegano appunto la cultura intangibile e i processi *bottom-up*. L'artista Candy Chang ha realizzato in diverse città americane una installazione artistica che mira a coinvolgere la cittadinanza nel condividere i propri desideri. *Before I die...* (Before I die, n.d.) unisce le comunità e rivela i loro desideri, le ansie, le gioie e le lotte; lo spazio pubblico in questo caso diventa uno spazio catalizzatore



Fig. 10.1: l'installazione artistica "Before I die..." permette di condividere i propri pensieri su un tema delicato come quello della morte unendo le comunità e facendone emergere i desideri, le emozioni e le lotte. (Credit: Candy Chang)

per avvicinare i cittadini e farli riflettere su un tema così importante, come quello della morte.

Anche il team della piattaforma comunicativa americana *Neighborland* (Neighborland, 2016) lavora per incoraggiare la collaborazione tra i residenti di diverse comunità e qualsiasi organizzazione, sia di tipo amministrativo che di tipo culturale-professionale, al fine di stimolare significativi miglioramenti all'interno del quartiere di appartenenza. Il primo passo sviluppato in questa piattaforma è proprio quello di ascoltare i cittadini: Neighborland distribuisce degli adesivi recanti la scritta *I want ... in my neighborhood* e chiede ai cittadini di indicare un loro desiderio o una mancanza da supplire. In questa maniera le strade diventano lo spazio in cui la coscienza di una città può esprimere sé stessa, scambiare idee e ritrarre un *buzz*²⁵ (Cox & Guaralda, 2016: 116).



Fig. 10.2: Neighborland permette ad una comunità di far emergere la propria coscienza urbana tramite la condivisione di desideri da realizzare o mancanze da supplier all'interno del proprio quartiere. (Credit: Room 50 Blog).

Nella città si riversano i desideri e gli interessi immediati della gente, senza alcun tipo di passaggio intermedio attraverso professionisti o tecnici, e conseguentemente (Amendola, 1997) questi desideri impongono un nuovo tipo di attenzione, in quanto

²⁵ termine inglese di difficile traduzione in quanto letteralmente significa *brusio* ma metaforicamente può descrivere anche il concetto di *fermento*.

si afferma sempre di più l'individualismo di massa basato sul diritto di vivere la propria vita nel rispetto della propria identità. Gli esperti di *Placemaking* dell'organizzazione Project for Public Spaces, definiscono undici principi (di cui nei capitoli precedenti abbiamo analizzato la caratteristica dell'approccio *lighter, quicker, cheaper* degli interventi) attorno ai quali è possibile trasformare gli spazi pubblici in spazi di comunità. Il primo di questi principi recita:

Il punto di partenza importante per lo sviluppo di un concetto per qualsiasi spazio pubblico è quello di individuare i talenti e le attività all'interno della comunità. In ogni comunità ci sono persone che possono fornire una prospettiva storica, preziose informazioni sul modo in cui gli spazi funzionano e una comprensione delle criticità e di ciò che è significativo per le persone. Intercettando queste informazioni all'inizio del processo si contribuirà a creare un senso di appartenenza della comunità all'interno del progetto che può essere di grande beneficio sia per lo sponsor del progetto sia per la comunità (Project for Public Spaces, 2009)²⁶.

Viene evidenziato come proprio all'interno delle comunità possano trovare spazio i desideri delle persone e di conseguenza la loro realizzazione: il *placemaking* si può considerare come l'azione di trasformare fisicamente spazi pubblici in spazi che invitino l'interazione umana, lo scambio economico e il benessere, inteso (Bravo, 2009) non come un benessere fisico, ma come stare bene all'interno della città, godere della stessa e dei suoi spazi potendo manifestare i propri sentimenti. Quindi si parla di un processo dinamico che deriva direttamente dalle

²⁶ *The important starting point in developing a concept for any public space is to identify the talents and assets within the community. In any community there are people who can provide an historical perspective, valuable insights into how the area functions, and an understanding of the critical issues and what is meaningful to people. Tapping this information at the beginning of the process will help to create a sense of community ownership in the project that can be of great benefit to both the project sponsor and the community.*

persone e che coinvolge tutto quello che può essere sperimentato alla scala umana, a vista d'occhio.

Interessanti risultano le definizioni attribuite ai diversi gruppi sociali che vivono la città. Martinotti (1993) individua quattro *popolazioni urbane*, superando il concetto di *classe* in quanto non tiene in considerazione i fenomeni spaziali, ridefinendo nuovi modelli di vivere la città: ci sono gli *abitanti* della città, i *pendolari* che non vivono nella città, ma vi si recano per lavorarci, i *city users* che si recano in città per consumare i servizi pubblici e privati della stessa e infine i *metropolitan businessman*, ovvero quelle persone che si recano in città per effettuare affare e scambi. La città quindi viene vissuta in modalità e tempistiche diverse che però a loro volta mutano nel tempo necessitando ulteriori classificazioni o specificazioni delle quattro categorie proposte da Martinotti. Alfredo Mela (2006) ad esempio propone ulteriori cinque popolazioni, una volta definiti due ambiti spaziali diversi della città: il *core* come parte centrale e il *ring* come la parte esterna al *core* dove vi sono diversi tipi di agglomerati urbani. Nascono così le popolazioni dei *periurbani non radicati* che vivono nel ring e muovono nel core per lavorare o usufruire di servizi, *urbani non radicati* che vivono nel core ma lavorano e usufruiscono dei servizi nel ring, *pendolari alla rovescia* che vivono in città ma lavorano nel ring, *ring users* che vivono e lavorano nel core ma si recano nel ring per usufruire dei servizi e infine i *residenti periurbani* che vivono, lavorano e usufruiscono dei servizi unicamente nel ring.

Tuttavia stesso lo Mela, insieme ad Amendola (1997), definisce queste categorie di popolazioni come tribù, proprio in quanto la città è caratterizzata da una rete di connessioni sia fisiche che sociali, mentre Luisa Bravo (2009: 19) propone il termine *genti*, in quanto capace di descrivere tutti i diversi gruppi sociali che abitano la città e che generano una nuova domanda di città basata appunto su una reale descrizione di come vivono la città senza essere generalizzati in categorie universalistiche.

Le genti quindi (Bravo, Carmagnini & Matiyahou, 2013) vanno considerate come il principale punto di riferimento in quanto i loro comportamenti e le loro esigenze sono in continua evoluzione: le persone e le comunità possono essere considerate

come una risorsa attiva per la definizione delle molteplici dimensioni del desiderio e delle migliori soluzioni possibili per realizzarli.

La stessa Carta dello Spazio Pubblico all'articolo 50 recita:

La buona fruizione degli spazi pubblici e' strettamente legata alla loro mutabilità e adattabilità, in relazione all'evoluzione delle esigenze dei cittadini (Biennale dello spazio pubblico, 2016).

Di conseguenza vanno effettuate delle modifiche nella pratica di progettazione attualmente in uso, con l'obiettivo cruciale di dare maggiore attenzione alle esigenze delle persone (Gehl, 2010). Per certi versi tali modifiche stanno già avvenendo²⁷ in quanto le comunità sono molto più coinvolte rispetto al passato nel processo progettuale. Il *placemaking* coltiva i nuovi bisogni e desideri che provengono dai cittadini determinando un cambiamento del paradigma progettuale (Kent & Madden, 2016): i progettisti coinvolti nel processo lavorano a stretto contatto con i cittadini, i quali forniscono un forte apporto di creatività.

Si sta affermando dunque una nuova idea di città, non più basata su la fornitura di servizi, come nella città della *governance*, o costruita tramite grandi progetti urbani, come nella città della *bigness*; questa nuova idea di città è basata sui desideri e sullo sforzo di autoprogettazione e di autorealizzazione dell'individuo che ritrova così il senso del luogo (Mela, 2006). Il ruolo dello spazio pubblico diventa lo strumento chiave per questa autorealizzazione, e per questo si può definire questa nuova idea di città come la città delle *persone*.

La città quindi, come affermano i geografi Amin e Thrift (2001: 196) riprendendo il pensiero di Henri Lefebvre, deve dare il diritto di cittadinanza, di modellare e influenzare istituzionalizzando lo sforzo effettuato dai cittadini e rafforzando un rapporto di reciprocità: la città stessa diventa un mezzo

²⁷si vedano gli esempi riportati in (Karszenberg, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016).

pratico e concreto per far fronte ai bisogni, di potenziale sociale e sperimentazione attraverso gli sforzi dei cittadini.

In questa idea di città gli individui desiderano diventare ricchi, dove per il termine ricchi, nella prospettiva proposta da Bernardo Secchi, possiamo intendere:

Ricca è la persona [...] che dispone di un adeguato capitale spaziale, vive cioè in parti della città e del territorio dotate di requisiti che ne facilitano l'inserimento nella vita sociale, culturale, professionale e politica come nelle attività a lei più connesse (Secchi, 2015: 16).

I progettisti devono confrontarsi con questo nuovo tipo di approccio, ovvero progettare spazi che siano capaci di essere flessibili ai comportamenti urbani dentro la città. A tal proposito Carlo Ratti (2016b) in un recente articolo cita l'architetto Olandese John Habraken, il quale riteneva che la figura dell'architetto dovesse creare schemi entro i quali lasciare operare la progettazione spontanea delle persone, definendo una architettura multidisciplinare e collaborativa.

Lo stesso Jamie Lerner (2015), fautore dell'agopuntura urbana, in un articolo comparso nel New York Times afferma che per creare città sostenibili la ricerca del consenso assoluto in ogni passaggio non sia necessario, altrimenti si cadrebbe in uno stato di paralisi, ma che appunto le pratiche a lungo termine vanno modificate nel tempo grazie al *feedback* delle persone in quanto:

Le città devono offrire speranza, non disperazione. Un senso di identità condiviso, il sentimento di riconoscersi e appartenenza ad uno luogo specifico, aumenta la qualità della vita. [...] Il progetto della città deve essere costruito collettivamente, come un sogno comune, in modo che un senso di corresponsabilità stimoli i nostri sforzi²⁸ (Lerner, 2015).

²⁸ *Cities must offer hope, not desperation. A sense of shared identity, the feeling of recognition and of belonging to a specific place, improves quality*

Riconoscendo quindi l'importanza delle domande e desideri che provengono dal basso e di questa diversa metodologia di lavorare e progettare la città, alcune amministrazioni americane (Sayer, 2016) hanno intrapreso tramite i loro tecnici dei workshop sul *Tactical Urbanism* ovvero dell'urbanistica tattica. L'integrazione attiva dei residenti nei processi di pianificazione viene raccomandata anche da Bratina Jurkovic (2014): prima di progettare o portare delle modifiche nella città è necessario conoscere lo stile di vita dei cittadini e comprenderne il tipo di esperienza che hanno degli spazi pubblici. Per fare questo (ibidem) è necessario individuare una giusta metodologia per identificare i bisogni dei cittadini e di conseguenza è indispensabile comprendere i significati che i cittadini stessi attribuiscono agli spazi pubblici e come agiscono per migliorarne la qualità.

Conoscere questi aspetti e la loro influenza sulla vita pubblica può diventare (Gehl, Johansen Kaefer & Reigstad, 2016) uno strumento potente per pianificare meglio le città; stabilendo quindi degli standard di qualità basati sulle esperienze dei cittadini nello spazio pubblico si ribalta principio logico con cui si progetta la città (Karssenberg, Laven & van't Hoff, 2016: 116) ovvero prima si lavora con la vita dentro la città, successivamente si progettano gli spazi pubblici ed infine gli edifici.

Se le sfide maggiori nei prossimi anni, come evidenziato all'interno della conferenza Onu Habitat III tenutasi a Quito, Ecuador, il 17-20 Ottobre 2016, proverranno dalle città in via di sviluppo facendo emergere la necessità di progettare con maggiore flessibilità, condivisione e impegno pubblico, diventa interessante come un gruppo eterogeneo di sociologi, economisti, architetti e politici composto da Saskia Sassen,

of life. [...] A city's design must be a collective construct, a shared dream, so that a feeling of co-responsibility informs our efforts.

Richard Sennett, Ricky Burdett e Joan Clos²⁹, propongano a margine della medesima conferenza, i *Quito Papers* come nuovo manifesto, alternativo alla New Urban Agenda adottata nel corso della conferenza Habitat III. Partendo dal presupposto che la città sia un sistema complesso, viene proposta la logica di lavorare con questa complessità scalandola a livello delle comunità anziché semplificarla. I *Quito Papers* vogliono quindi delineare modi di esplorare la qualità di spazio pubblico e la vita pubblica proponendo un approccio più aperto e flessibile evitando la logica prescrittiva, criticata in quanto inflessibile e rigida, che nel 1933 la Carta di Atene assunse al fine di proporre una nuova visione di città basata sui principi razionalisti, influenzando così lo sviluppo urbano delle città di tutto in mondo³⁰.

La pianificazione del territorio e la progettazione urbana si stanno muovendo, all'estero ma anche in Italia, sempre di più verso un modello di cooperazione e scambio di conoscenze (van Teeffelen, 2016) e, come suggerisce Attilio Belli(2004), bisogna contrapporre ad un modello di pianificazione intenzionistico, razionalistico e regolativo un possibile modello comunicativo, deliberativo e negoziale basato sulla multidimensionalità dei mondi di vita, in cui è necessario far riflettere insieme soggetti istituzionali e sociali interessati sulle diverse sfaccettature della comprensione, del sapere, giudicando e sperimentando insieme possibili azioni.

Dando voce e orecchie a tutti si crea non solo un progetto del territorio ma una conoscenza interattiva, proprio grazie all'esaltazione del sapere comune che proviene dal basso. Amendola (2006: 59) definisce questo processo come una progettazione *with people in mind*, tenendo quindi bene in mente i desideri delle persone, senza considerarli un mero aspetto dei

²⁹ La loro provenienza, rispettivamente dalla Columbia University, New York University e dalla London School of Economics and Political Science, mentre Joan Clos è Direttore Esecutivo del programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani UN- Habitat, dimostra ulteriormente il grado di eterogeneità del gruppo.

³⁰ Si veda a riguardo (Greenspan, 2016).

bisogni ma dandogli la giusta autonomia: la città che si crea è una città che rispecchia l'idea stessa che i cittadini si sono fatti di essa dove l'attenzione, come abbiamo visto, è rivolta alla benessere, la qualità di vita ovvero il *look and feel* (ibidem: 60) che viene sperimentato.

In questa idea di città delle persone, i valori della struttura urbana devono essere aggiornati e adattati per mostrare le forme della vita sociale: questo significa indagare le diverse attività e geografie sociali della città, eliminando così (Bravo, 2012) la distanza tra una conoscenza di tipo specializzato e il vivere la città quotidianamente. Lo strumento principale per poter indagare la vita pubblica diventa l'osservazione diretta. Gehl e Svarre (2013) affermano che proprio tramite le osservazioni si possono comprendere diverse dinamiche, come ad esempio le motivazioni per cui determinati spazi vengono utilizzati di più o altri meno.

Le amministrazioni quindi devono abbandonare il concetto attraverso il quale si definiscono funzioni specifiche in determinati spazi pubblici, ma anzi (Gehl, 2010) adottare una maggiore flessibilità nelle funzioni attribuite agli spazi, permettendo una creazione di città per le persone capace di ispirare diverse categorie di attività e vita pubblica, sia che esse siano transitorie o fisse nel tempo. Di conseguenza nella città delle genti uno dei compiti delle amministrazioni è quello di aiutare i cittadini a sviluppare le potenzialità del territorio, interrogandosi sui diversi modi di governo e le relative ricadute nell'azione collettiva.

Il progetto HUB - Human Ecosystem Bologna sviluppato dal Comune di Bologna³¹ si pone esattamente questo obiettivo, riconoscendo come le emozioni diventino fattori rilevanti della motivazione all'azione dei cittadini e alla interpretazione più realistica di come funziona la città, proprio come afferma Attilio Belli (2004).

Se sempre più urbanisti sostengono una progettazione basata sulle domande delle *genti*, questo significa che viene

³¹ Si veda il capitolo 15 sul caso di Bologna del volume 3 #Creare.

riconosciuta la ricerca della *serendipity* (Mela, 2006: 198), ovvero la possibilità di trovare qualcosa che non si cercava in quanto è la città stessa tramite la complessità degli elementi che la compongono che permette sintesi culturali impreviste, fornendo sia una risorsa sociale che una qualità estetica della città.

#Sentire

11 | Il codice della città

The city code

Nel capitolo precedente si è visto come si stia affermando sempre di più l'idea di città delle persone: una città dove cittadini e urbanisti si siedono allo stesso tavolo per intraprendere insieme una serie di azioni mirate alla trasformazione e miglioramento della vita pubblica all'interno della città nel suo complesso. Come si è visto nel secondo capitolo del precedente volume ci sono già stati momenti in cui gli urbanisti, come nel caso della redazione per piano strutturale di Anversa, sono partiti dal basso coinvolgendo la cittadinanza, stimolandola e ponendola nelle condizioni di effettuare delle scelte insieme agli amministratori. In questo processo è stato fondamentale l'operazione di lettura della città da parte dei cittadini.

Cercare di effettuare una lettura della città dal suo interno è un esercizio che in letteratura non scientifica avviene spesso. Georges Perec nel 1975, ad esempio, tenta di descrivere tutti quei fenomeni urbani e le relazioni che avvengono all'interno di place Saint-Sulpice a Parigi. L'intento è proprio quello di superare tutte le documentazioni morfologiche di quel luogo:

Di queste cose, molte, se non la maggior parte, sono state descritte, classificate, fotografate, raccontate o recensite. Nelle pagine che seguono, il mio intento è stato piuttosto quello di descrivere il resto: ciò di cui normalmente non si prende nota, ciò che non si osserva, ciò che non ha importanza: ciò che succede quando non succede niente, se non il tempo, le persone, le macchine e le nuvole (Perec, 1975: 4).

Viene restituito un diario di tutto quello che accade, dalle persone che camminano, agli autobus che passano, dai motorini parcheggiati ai bambini che giocano. L'identità di quel posto



Fig. 11.1: *place Saint-Sulpice a Parigi, oggetto delle osservazioni di George Perec. (Credit: Wikipedia Commons).*

viene come congelata e analizzata in azioni semplici ed elementari cercando di carpirne le caratteristiche essenziali.

A Bologna, più recentemente, Danilo Masotti (2009) tenta di catturare l'identità della città e della sua vita pubblica descrivendo sia aspetti culturali, come la suddivisione percettiva delle diverse parti di città o il fatto che solo nella città di Bologna si utilizzi il termine *rusco* per indicare la spazzatura (ibidem: 49), oppure anche aspetti riguardanti gli usi dello spazio pubblico, come nel caso in cui i pedoni invadono le piste ciclabili a causa di una scarsa cultura ciclabile (ibidem: 123). Lo stesso autore ha analizzato in un'altra occasione il fenomeno degli *umarells* (Masotti, 2007), ovvero le persone anziane di Bologna, portando all'attenzione del pubblico, anche in maniera goliardica, diversi comportamenti e usi della città da parte di questa categoria di cittadini, permettendo di evidenziare un ulteriore aspetto dell'identità della città.

Ma anche degli architetti bolognesi tentano di indagare degli aspetti diversi da quelli morfologici. Piero Orlandi e Piero Dall'Occa riconoscono come ogni spazio pubblico della città possieda un'identità capace di fornire la qualità urbana:

Ci si accorge allora come poco alla volta tutti gli elementi percepiti, anche distrattamente, tendono a comporsi a formare una mappa mentale della città che con il tempo coinciderà con l'idea che si avrà di essa (Dall'Occa & Orlandi, 2000: 4).

Vengono prese in esame diverse situazioni che, a loro parere, tramite i riti e le abitudini che descrivono riescono a rappresentare al meglio la città, come i mercati all'interno dei quali si possono trovare dialetti, conversazioni e profumi.



Fig. 9.2: gli "umarells" definiscono modi diversi di vivere Bolognai facendone emergere percezioni e desideri differenti. (Credit: Danilo Masotti).

Si è visto nel quarto capitolo del volume 1 #Pensare come i riti urbani siano rilevanti (Belli & Lieto, 2006a) nella definizione della qualità dello spazio pubblico, ora si trova conferma di come questi riti rivestano un ruolo importante anche nella costruzione dell'identità collettiva urbana.

Questi aspetti di indagine sulla identità dei luoghi e degli spazi pubblici in realtà non è nuova: già sociologi della scuola di Chicago (Park, Burgess & McKenzie, 1938: 193) negli anni '30 affermarono come ogni città produca un proprio tipo di personalità.

Carlo Cellamare, docente di Urbanistica presso l'università La Sapienza di Roma, si è interrogato sulla questione dell'identità urbana, riconoscendo come un processo evolutivo nel tempo di narrazione urbana produca un'identità di un luogo.

La conformazione degli spazi influisce fortemente sull'identità, ma analogamente i processi sociali e culturali conformano gli spazi. Lo spazio non è, "di per sé", una forma, ma produce forme nello strutturare i rapporti di interazione. Le forme spaziali sono quindi quelle configurazioni di relazioni sociali che trovano nello spazio la loro concretizzazione (Cellamare, 2009).

Si riconosce quindi l'importanza di quello che la città pensa di un certo quartiere o l'idea che il senso comune dà di un certo luogo.

Il progetto *E tu cosa ci vedi?* (E tu cosa ci vedi, 2015) coordinato dall'associazione Frammenti all'interno di due casi di studio rispettivamente a Venezia e Vicenza si muove su questa direzione evidenziando come sia possibile trasformare una conoscenza tacita dei cittadini in una forma comprensibile e riutilizzabile in modo da rappresentare la complessità del territorio.

Metodologicamente³² è stata proposta una mappatura tramite strumenti partecipativi classici, ad esempio interviste, laboratori, passeggiate, insieme alle potenzialità di strumenti web. Infatti si è riconosciuto nell'aspetto tecnologico del web le potenzialità per estendere la partecipazione, condivisione come quella di strumento per l'elaborazione e il riuso dei dati.

Questo progetto quindi ha permesso una esplorazione del territorio nella dimensione della percezione attraverso la loro condivisione e rielaborazione mettendo in evidenza i valori che identificano e caratterizzano il territorio e la comunità. Alla base vi è l'ipotesi (Cecchin, Agostini, Sbrissa & Brunati, 2014) per cui attraverso la partecipazione vi si possano trovare occasioni in cui sia possibile accrescere il bagaglio conoscitivo e di interazione tra chi vive la città ogni giorno attraverso un sapere non tecnico. L'identità della città è stata indagata anche dalla sociologa Callari Galli che recentemente ha sviluppato all'interno del Laboratorio Mappe Urbane, parte dell'Istituto Gramsci Emilia-

³² si veda (Cecchin, Agostini, Sbrissa & Brunati, 2014).

Romagna, una metodologia per indagare le percezioni della città e come fosse possibile permettere ai cittadini questa esplorazione emotiva tramite una piattaforma una mappa esplorabile chiamata *Percorsi Emotivi* (Unibo Magazine, 2009). Viene riconosciuto quindi come ogni persona sia legata agli spazi pubblici e come la conoscenza della città sotto questo punto di vista permetta di partecipare attivamente alla creazione di nuove identità.

Si può affermare quindi che la città possiede un codice la cui lettura tramite strumenti adatti ne permetta una maggiore comprensione. Pietro Garau (2016), ad esempio, effettua un tentativo di misurare la *magia* delle piazze romane, riconoscendo come morfologicamente la piazza sia una superficie urbana asfaltata e di conseguenza il valore urbano è necessariamente collegato a diversi parametri. Ne vengono individuati cinque, ovvero:

- l'assenza o limitazione di traffico veicolare;
- la possibilità di svolgere funzioni diverse nell'arco della giornata;
- il valore architettonico;
- la posizione e la sinergia con le funzioni e gli spazi nelle vicinanze;
- l'interesse storico.

Sebbene questi parametri rappresentino una selezione non esaustiva, viene ammesso dallo stesso autore come in realtà ci siano molti altri fattori legati agli utenti che popolano gli spazi pubblici, definiti in questa occasione come *software* (ibidem: 21) della città.

Analogamente Janette Sadik-Kahn (Sadik-Kahn & Solomonow, 2016), commissario dei trasporti della città di New York dell'amministrazione di Michael Bloomberg, nel affrontare l'ambizioso progetto attraverso il quale si sono ripensati molti spazi pubblici della città in favore di un'utenza diversificata composta da pedoni, ciclisti, automobilisti, residenti, riconosce come ogni strada riveli la modalità in cui vuole essere utilizzata, unicamente se si è capaci di leggerla.

Il codice della città quindi diventa un modo per poter dedurre i bisogni e desideri che i cittadini riversano negli spazi pubblici i

ricercatori Anne Mickoleit e Moritz Pürckhauer (2011) del MIT di Boston infatti indagano la qualità dello spazio pubblico del quartiere di SO-Ho di New York decostruendola in scene urbane che compongono la vita pubblica.

Vengono descritti 100 momenti diversi descritti da ritmi e situazioni come, ad esempio, i venditori ambulanti che favoriscono i movimenti pedonali, le persone che camminano più lentamente nel pomeriggio oppure come i semafori creino rumore: viene codificata una sintassi urbana attraverso la quale è possibile comprendere le dinamiche che alimentano l'identità di quel quartiere. L'aspetto più rilevante è come venga riconosciuta l'unicità di questo codice: ogni città ha il suo codice (Sadik-Kahn & Solomonow, 2011) che non può essere applicato in altre città, come viene esplicitato a riguardo del codice di SO-Ho:

SO-Ho, così come altri quartieri, non può essere riprodotta unicamente applicando queste 100 lezioni, ma possiamo avere una possibilità migliore di godere della totalità urbana se ne comprendiamo le parti che la costituiscono (Mikoleit & Pürckhauer, 2011: 108)³³.

Amin e Thrift (2001) riconoscono come lo studio dei ritmi urbani occupino un ruolo di primo piano nell'urbanesimo contemporaneo in quanto attraverso i ritmi gli abitanti focalizzano e strutturano l'esperienza urbana tramite un processo di identificazione che aiuta a definire la città. Di conseguenza leggere la complessità della città composta da riti, ritmi e modi d'uso dello spazio pubblico significa anche studiare gli strumenti con cui la città viene identificata.

Se nel capitolo sulla percezione si è parlato di come, appunto, questa possa intendersi come un'azione di presa di coscienza tramite aspetti cognitivi di una realtà esterna a noi, possiamo

³³ *SoHO cannot be reproduced by applying these 100 lessons any more than any other neighborhood can, but we have a better chance of enjoying the urban whole if we understand the parts.*

affermare che redigere un codice della città leggendo i riti, i ritmi e i modi d'uso dello spazio pubblico equivale ad effettuare una mappatura delle percezioni urbane.

Per questi motivi, insieme a quelli evidenziati nel volume 1 *#Pensare*, emerge la necessità di una metodologia diversa che possa aiutare la cittadinanza insieme agli urbanisti e i tecnici a indagare la vita pubblica negli spazi della città. Questa metodologa deve essere in grado di produrre uno strumento capace di favorire questa percezione e al tempo stesso intercettare un'utenza ampia nella redazione del progetto urbano e nel monitoraggio del suo impatto sulla città.

#Sentire

Università di Bologna
Scuola di Ingegneria e Architettura
Corso di Laurea in Ingegneria Edile-Architettura
A.A. 2015-2016

#Creare
#Create

Tesi di Laurea in Urbanistica di
Valerio Francia

Relatore
Prof.ssa Valentina Orioli

Co-relatori
Prof.ssa Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

AMUR

Mapping Urban Perception
Metodi di indagine della vita pubblica
per il progetto urbano. Il caso di Bologna

VOL. 3

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

CORSO DI LAUREA IN INGEGNERIA EDILE-ARCHITETTURA

TESI DI LAUREA

in
Urbanistica

MUP – Mapping Urban Perception

Metodi di indagine della vita pubblica per il progetto urbano.

Il caso di Bologna

CANDIDATO
Valerio Francia

RELATORE:
Chiar.mo Prof.
Valentina Orioli

CORRELATORI
Prof. Luisa Bravo
Prof. Simone Garagnani

Anno Accademico 2015/2016
Sessione II

*Alla dada Mirella,
che distruggeva sempre le mie città di Lego
stimolandomi, inconsapevolmente, a crearne di nuove.*

-Vorrei capire.

-Cosa?

-Tutto, tutto questo-accennai intorno.

-Capirai quando avrai dimenticato quello che capivi prima. [..]

Per una frazione di secondo, tra la perdita di tutto quel che sapevo prima e l'acquisto di tutto quel che saputo dopo, riuscii ad abbracciare in un solo pensiero il mondo delle cose come erano e quello delle cose come avrebbero potuto essere, e m'accorsi che un solo sistema comprendeva tutto.

[Italo Calvino, *L'origine degli uccelli* in "Ti con zero", 1967]

Credits

I contenuti di questa tesi di laurea sono l'esito di approfondimenti di ricerca sviluppati a partire dal tirocinio formativo curriculare, svolto presso il laboratorio Silab dell'Università di Bologna nel 2013 (Upgrading Bologna. Version 2.0), e di collaborazioni progettuali riferite a:

- *Past Present and Future of Public Space*, seminario internazionale promossa dall'associazione culturale City Space Architecture nell'ambito della Biennale dello Spazio Pubblico, Roma, 2013;
- *Past Present and Future of Public Space, International Conference on Art, Architecture and Urban Design*, Bologna, Italia, 25-27 Giugno 2014, promossa dall'associazione culturale City Space Architecture;
- Progetto internazionale *New Paradigm / New Tools* diretto dalla Carleton University's Immersive Media Studio (CIMS), in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture, primo anno di attività maggio-agosto 2016;
- *Imagining the Unseen City*, Seminario internazionale di ricerca promosso da QUT – Queensland University of Technology (Australia), presso l'associazione culturale City Space Architecture, 5 agosto 2016.

I riferimenti al caso di Bologna sono stati approfonditi anche grazie alla partecipazione in qualità di uditor dei seguenti eventi:

- *Report on Collaboration in Bologna*, presentazione rapporto del progetto HUB – Human Ecosystem Bologna sviluppato dal comune di Bologna in collaborazione con ANCI e LabGov, Bologna, 18 marzo 2016;
- *Cities for people: place making and place branding*, convegno internazionale all'interno dell'ottava edizione di *IT.A'.CA migranti e viaggiatori: festival del turismo responsabile*, Bologna, 27 maggio 2016;
- *Le Agende urbane delle città italiane*, presentazione del secondo Rapporto annuale sulle città del Centro nazionale di studi per le politiche urbane Urban@it, Bologna, 7 ottobre 2016.

Cover picture: MUP web-GIS by Valerio Francia 2016.

Indice Contents

VOLUME 1 #PENSARE #THINK

Introduzione <i>Introduction</i>	1
1 L'idea di città <i>The idea of the city</i> Keywords: #urbanistica #complessità #città #definizioni #ideadicittà	9
2 I piani urbanistici come punto di partenza e non di arrivo <i>Urban Plans intended as starting point, not as an ending point</i> Keywords: #piani #limiti #normeindicis #puntodipartenza #immagini	29
3 La confusione dell'urbanista contemporaneo <i>Dilemmas of the contemporary urban planner</i> Keywords: #urbanista #competenze #crisi #leggerelacittà #nuovesfide	45
4 Il linguaggio: crisi e rinnovamento <i>Language: crisis and renovation</i> Keyword: #linguaggio #termini #influenze #raffigurazione #nuovitemi	53
5 La coscienza urbana <i>Urban consciousness</i> Keywords: #coscienzaurbana #qualitàurbana #cittàinvisibili #domande #partecipazione	61

VOLUME 2
#SENTIRE
#FEEL

- 6 | Investigatori della città: non solo urbanisti** **73**
Urban investigators: not just urbanists
Keywords: #multidisciplinarietà #vitaurbana
#focusdiversi #saperi #metodi
- 7 | L'urbanistica fai da te** **93**
Do it yourself urbanism
Keywords: #bottom-up #attivismo urbano #agopuntura urbana
#partecipazione #qualità urbana
- 8 | La città digitale** **105**
The digital city
Keywords: #mondodigitale #smartcity #socialmedia
#socialnetworks #piazze virtuali
- 9 | Un affluente della coscienza urbana: la percezione** **115**
Consciousness brach: perception
Keywords: #percezione #immaginedellacittà #intangibilità
#soggettività #esperienzadellacittà
- 10 | Una nuova idea di città** **133**
A new idea of the city
Keywords: #ideadicittà #domande #bisogni
#soluzioni #genti
- 11 | Il codice della città** **145**
The city code
Keywords: #identità urbana #leggerelacittà #codiceurbano
#istruzioniduso #situazioni

VOLUME 3
#CREARE
#CREATE

12	 I possibili strumenti <i>Some possible tools</i> <i>Keywords: #conferenze #strumenti #nuovimetodi</i> <i>#mappatura #rappresentazione</i>	155
13	 Le apps come gioco e come percezione <i>Apps as play and perception</i> <i>Keywords: #giochi #applicazioni #smartphone</i> <i>#percezione #esplorazione</i>	179
14	 Il caso di Bologna <i>Bologna as a case study</i> <i>Keywords: #Bologna #progetti #politiche</i> <i>#collaborazione #emozioni</i>	191
15	 Il Codice di Bologna <i>The Bologna Code</i>	201
16	 La mappatura di via Zamboni a Bologna: un nuovo approccio di indagine <i>Mapping via Zamboni in Bologna:</i> <i>a new investigation approach</i>	313
17	 MUP: uno strumento web-GIS user-friendly di condivisione e interazione <i>MUP: a user-friendly web-GIS tool</i> <i>for sharing and interaction</i>	331
18	 Conclusioni e futuri sviluppi <i>Conclusions and future developments</i>	335

Bibliografia <i>Bibliography</i>	345
Sitografia <i>Webliography</i>	365
Ringraziamenti <i>Acknowledgements</i>	375

#giochi
#CodicediBologna #viaZamboni
#nuovimetodi
#web-gis
#MUP #approccio
#sviluppi #Bologna
#percezione #smartphone
#Creare #rappresentazione
#user-friendly
#emozioni #politiche #esplorazione #progetti
#conferenze
#strumenti #collaborazione
#indagine #mappatura
#applicazioni
#metodologia

12 | I possibili strumenti *Some possible tools*

Prima di proporre una metodologia di indagine della vita pubblica, ovvero di come viene utilizzato e vissuto lo spazio pubblico, è bene prendere in considerazione diversi strumenti che già esistono sia nella loro natura tecnica, sia nel tipo di informazioni sulla città che intendono veicolare.

Come abbiamo già visto nel primo volume in urbanistica ci sono diversi strumenti che aiutano la figura dell'urbanista nell'eseguire il suo scopo: strumenti amministrativi che indirizzano lo sviluppo e la gestione delle risorse e dei servizi. Tuttavia nel secondo volume, si è evidenziato come l'attenzione da parte dei cittadini nei confronti dello spazio pubblico, i loro desideri e le conseguenti azioni che mettono in campo, lasciano intendere come si profili l'idea di una città delle persone e vi sia una necessità di studiare la vita e la sua percezione che avviene al suo interno tramite uno strumento che permetta una comprensione di questi caratteri.

L'enciclopedia Treccani, nel definire la voce strumento recita:

Nel linguaggio scientifico e tecnico, il termine, accompagnato spesso da opportune qualificazioni, indica apparecchi o dispositivi per l'osservazione o per il controllo di fenomeni, di eventi o di processi, o, più specificamente, per la misurazione di grandezze fisiche. Fra gli strumenti di osservazione si annoverano tutti quegli strumenti che sono atti a rilevare la presenza di una grandezza, a descriverla qualitativamente, ma non quantitativamente.³⁴

Uno strumento quindi non va inteso unicamente come apparecchio tecnico che effettua misurazioni quantitativamente,

³⁴ Treccani (n.d.), *Strumento*, <http://www.treccani.it/enciclopedia/strumento> [Ultimo accesso 17 Novembre 2016].

ma va inteso in senso più generale avente come obiettivo principale quello di osservare e controllare determinati fenomeni ed eventi.

Con questa chiave di lettura possiamo ampliare il panorama di strumenti che oggi indagano la città: le grandi conferenze internazionali o esposizioni di architettura e urbanistica ciclicamente indagano lo stato dell'arte sotto la lente di uno specifico tema di ricerca.

Come abbiamo già avuto modo di constatare più volte in precedenza, il padiglione americano *Spontaneous Intervention: design actions for the common good* (Spontaneous intervention: design actions for the common good, 2016), presentato alla XIII Biennale di Venezia dal tema *Common Ground*, si è prefissato come obiettivo proprio quello di osservare e descrivere qualitativamente i processi bottom-up che oggi coinvolgono la cittadinanza. Così anche il padiglione italiano *Taking care - progettare per il bene comune* (Taking Care, 2016), quello venezuelano *Urban Forces* (Urban Forces, 2016) e quello sud-africano *Cool Capital* (Cool Capital, 2016), tutti presenti alla XV Biennale di Venezia dal tema *Reporting from the front*, hanno voluto osservare e verificare come i fenomeni bottom-up non solo confermino una attenzione da parte dei cittadini nei confronti delle pratiche urbanistiche, ma anche come oggi questi processi possano diventare una importante risorsa a fini della progettazione urbanistica.

Con la medesima finalità è nata nel 2011 la Biennale dello Spazio Pubblico (Biennale dello Spazio Pubblico, 2016), promossa dall'Istituto Nazionale dell'Urbanistica insieme a diversi partners tra cui l'organizzazione internazionale UN-Habitat: riunirsi ciclicamente per effettuare un rilievo su diversi aspetti dello spazio pubblico, quali la gestione, la morfologia, le attività, e successivamente definire nuove strategie o metodologie di lavoro in luce delle problematiche emerse. In questa maniera alla seconda Biennale dello Spazio Pubblico del 2013 è stata approvata la Carta dello Spazio Pubblico intesa, secondo Pietro Garau (2013) la descrive, come strumento per sviluppare norme e linee guida per un piano d'azione globale sul tema dello spazio pubblico.



Fig. 12.1: una delle sale del padiglione Americano presentato alla XXIII Biennale di Venezia (Credit: Archdaily).



Fig. 12.3: ingress al padiglione italiano presentato alla XV Biennale di Architettura di Venezia. (Credit: Archiportale).



Fig. 12.2: la sala principale del padiglione Venezuelano presentato alla XV Biennale di Venezia. (Credit: Archdaily).

Infatti questo strumento è successivamente passato al vaglio di ulteriori conferenze come *Future of Places* (Future of Place, n.d.), ovvero tre conferenze organizzate e finanziate dalla Axel and Margaret Ax:son Johnson foundation insieme a partner come UN-Habitat e Project for Public Spaces. Lo scopo di queste tre conferenze è stato proprio quello di determinare l'importanza dello spazio pubblico e del *placemaking* in vista della terza conferenza Habitat III (Habitat III, 2016a). Quest'ultima conferenza, organizzata e promossa dall'ONU mediante diversi meeting tematici (Habitat III, 2016b), si è tenuta a Quito, capitale dell'Ecuador, ad ottobre 2016 proprio con lo scopo di garantire un rinnovato impegno politico per lo sviluppo urbano sostenibile, valutare le realizzazioni effettuate ad oggi, affrontare la povertà, individuare e affrontare le nuove sfide emergenti, ma soprattutto constatare come oggi la complessità della città vada analizzata tramite le dinamiche sociali che vi avvengono al suo interno.

In questa occasione si è discussa e adottata la nuova Agenda Urbana avente lo scopo di considerare l'urbanizzazione e lo sviluppo sostenibile, il collegamento tra aree urbane e rurali, l'interconnessione tra aspetti sociali economici e ambientali per promuovere una società stabile, prospera e inclusiva. Proprio nei confronti dello spazio pubblico uno degli aspetti messi in evidenza è quello di favorire nella progettazione urbanistica a livello locale le comunità per incentivare l'inclusione sociale, celebrare il multiculturalismo, e attivare i mezzi di sussistenza urbani, creando così ricchi, vibranti spazi urbani (Habitat III, 2016c).

Ma ci sono anche laboratori e piattaforme che permettono la condivisione di saperi e lo sviluppo di nuove pratiche e politiche all'interno delle città. Ad esempio Human Cities (Human Cities, n.d.) è un laboratorio interdisciplinare nato dall'idea dell'associazione belga Pro-Materia e co-fondato dal Programma Città Creative dell'Unione Europea. Permette lo scambio delle esperienze di diversi partner tra cui diverse università europee, istituti di urbanistica, associazioni e fondazioni. La ricerca condivisa ha l'obiettivo di migliorare l'emergere delle città

creative riconoscendo come lo spazio pubblico diventi sempre di più il teatro dove diversi attori, come artisti, architetti, sociologi e urbanisti, collaborano in maniera creativa tramite performance o installazioni.

Diversi laboratori all'interno di istituti universitari invece stanno conducendo delle ricerche che mirano a studiare e sviluppare nuovi strumenti per comprendere il coinvolgimento delle comunità locali nei confronti delle tematiche locali emergenti. Il Civic Media Center (Mit Media Lab, n.d.) del MIT di Boston, ad esempio, promuove diversi progetti, che includono strumenti per promuovere i diritti umani attraverso l'educazione tecnologica (Code 4 Rights, 2015), oppure strumenti destinati a promuovere un senso di appartenenza e di coinvolgimento dei cittadini. E' il caso di Actionpath (Action Path, n.d.): una app sviluppata dal team di Erhardt Graeff che permette il coinvolgimento dei cittadini tramite notificazioni di problematiche geolocalizzate nelle vicinanze della persona che utilizza l'app.



Fig. 12.4: "Action Path": ogni criticità della comunità ha un'area d'influenza tale per cui se un cittadino vi rientra tramite il GPS in dotazione allo suo smartphone, questi riceverà una notifica che lo stimolerà a partecipare nel processo di controllo e redazione di una possibile soluzione. (Credit: Action Path, n.d.).

Quando emerge una problematica, il cittadino è chiamato, tramite delle notifiche sul cellulare a fornire la sua opinione a

riguardo, ad effettuare un controllo dell'evoluzione della problematica, sia a livello di coinvolgimento attivo sia a livello processuale tramite una scheda dedicata all'interno dell'app. Questo strumento mira a rispondere alla domanda di come sia possibile sviluppare il minimo coinvolgimento effettivo, assicurando a tutti i cittadini la possibilità di contribuire nello sviluppo positivo delle proprie comunità locali (Graeff, 2014). L'intento è quello di creare una interfaccia che permetta di attivare la partecipazione dei cittadini all'interno delle politiche amministrative dando ugual importanza ad entrambi gli aspetti. Questo tipo di strumento tuttavia è ancora in una fase di sperimentazione, di conseguenza l'app ancora non è disponibile e non si possono ancora conoscere le effettive potenzialità.

Presso la Queensland University of Technology invece ha sede il QUT Design Lab (QUT Design Lab, 2015b), che si propone come *hub* per un gruppo eterogeneo di accademici, studenti e professionisti supportando collaborazioni interdisciplinari al fine di trasferire saperi e tecnologie in applicazioni benefiche per la società su temi di sostenibilità, benessere, cultura e il coinvolgimento sociale.

Ad esempio il workshop Social Lightscape (QUT Design Lab, 2016) esplora gli elementi chiave della vita sociale del West End di Brisbane, tentando di integrare la ricerca sociale al fine di sviluppare dei nuovi interventi di illuminazione.

Interessante risulta anche InstaBooth (QUT Design Lab, 2015a): una struttura portatile che invita la cittadinanza a condividere le proprie storie personali o opinioni riguardanti l'uso dello spazio pubblico.

Lo scopo di questo progetto è quello di impiegare InstaBooth come approccio progettuale al fine di coinvolgere le comunità locali in un dibattito sul futuro del loro ambiente urbano. Al suo interno, tramite diverse tecniche di interazione sviluppate dal Design Lab stesso, i cittadini sono invitati a condividere le loro esperienze, mentre all'esterno vengono proiettate le proposte emerse dalle riflessioni stimolando ulteriormente i cittadini nel confrontarsi sulle soluzioni proposte.



Fig. 12.5: InstaBooth si presenta come una cabina telefonica invogliando i cittadini ad entrare e condividere le loro esperienze e idee sull'ambiente urbano. (Credit: QUT Design Lab, 2015a).

Sempre al MIT di Boston invece ha sede il Senseable City Lab (Senseable City Lab, n.d. a), diretto da Carlo Ratti che ha lo scopo di studiare e sviluppare nuovi strumenti che possano coniugare informazioni provenienti dalla città sensibile mediante l'*internet of things*, ovvero l'internet delle cose, dei dati provenienti da tutti i dispositivi tecnologici installati nelle città o semplicemente creati e usati dai cittadini tramite i dispositivi digitali come gli smartphone. Come già visto nel volume precedente, sono state visualizzate diversi strumenti capaci di mappare, ad esempio, la città di Roma (Senseable City Lab, n.d. b) grazie all'utilizzo dei telefonini per poter comprendere meglio l'utilizzo dei trasporti pubblici. Vengono inoltre sviluppati anche diversi strumenti che permettono di aiutare gli utenti a rappresentare di dati nella maniera più idonea. Uno degli strumenti realizzati ad esempio è Datacollider (Datacollide, n.d.): permette, senza necessità di installazione, la visualizzazione di dati sul territorio o a livello di infografiche efficacemente restituiti. Lo strumento è ancora in fase sviluppo al momento in cui si scrive, quindi in versione beta tester e non è possibile usufruire di tale servizio, ma dimostra come sia importante l'aspetto comunicativo delle mappe nel veicolare nella giusta maniera le informazioni agli utenti. Infatti

#Creare

gli strumenti come le mappe, selezionano e possono distorcere le informazioni, nonostante queste siano veritiere (Nold, 2009). L'obiettivo di una mappa influenza la sua forma e la sua struttura in modo da renderle efficaci nel relazionarsi con gli utenti che le usano.

Analogamente opera Citygeographics (CityGeographics: urban form, dynamics and sustainability, n.d.), una piattaforma che riporta i progetti e le pubblicazioni di Duncan Smith, ricercatore del Centro per l'analisi spaziale avanzati della University College di Londra. Fornisce diversi esempi su come riportare alcuni dati e visualizzarli su mappe dimostrando come non solo studiare la complessità della città attraverso le sue molteplici componenti produca diversi modi di rappresentare questi aspetti, ma anche come il modo di rendere comprensibile questi dati all'interno di un supporto come quello della mappa sia decisivo per la loro fruizione.

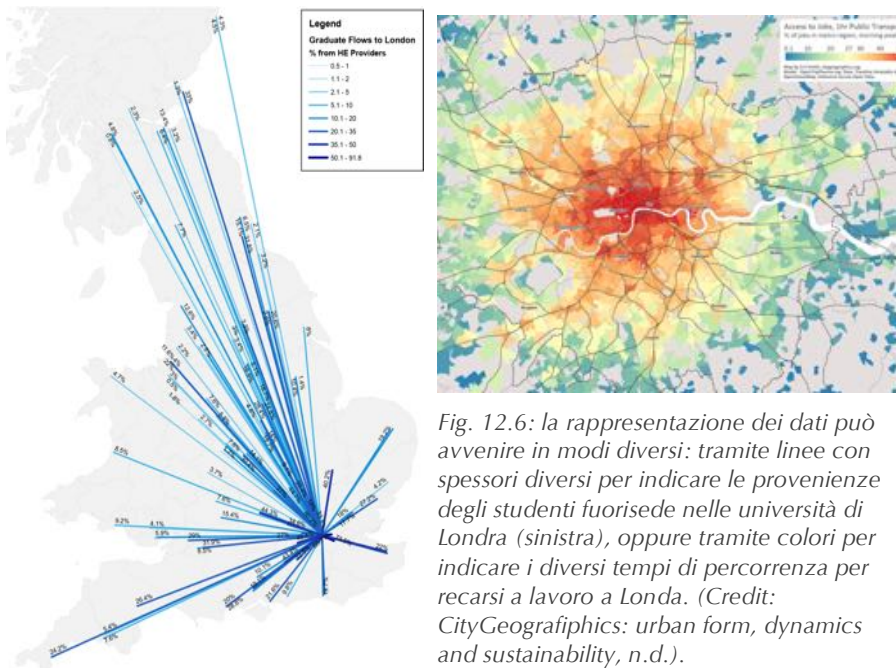


Fig. 12.6: la rappresentazione dei dati può avvenire in modi diversi: tramite linee con spessori diversi per indicare le provenienze degli studenti fuorisede nelle università di Londra (sinistra), oppure tramite colori per indicare i diversi tempi di percorrenza per recarsi a lavoro a Londra. (Credit: CityGeografiphics: urban form, dynamics and sustainability, n.d.).

Quando si parla di mappe però è necessario effettuare alcune precisazioni, in quanto alcune mappe consultabili risultano essere il risultato di una rappresentazione su base cartografica delle informazioni che l'autore vuole veicolare e di conseguenza solo quella determinata informazione può essere letta. Alcuni esempi di questo tipo si possono ritrovare nelle le mappe turistiche: le informazioni contenute riguardano principalmente gli elementi rilevanti relativamente a contesti culturali e turistici, di conseguenza la rappresentazione della città può risultare semplificata nella sua morfologia ma anche nelle informazioni che in quel determinato contesto risultano accessorie, come alcuni nomi delle strade o i confini degli edificati urbani al fine di rendere affascinante la città (Amin, 2001:45). Per fare un'ulteriore esempio, James Talmage e Damon Maneice hanno creato una app sul web chiamata *The True Size* (The True Size, n.d.) che permette di confrontare tra di loro le reali dimensioni degli stati del mondo: nella prassi comune della rappresentazione geografica si è soliti utilizzare la proiezione di Mercatore, dal nome del geografo olandese del XVI secolo, la quale tende a distorcere le dimensioni delle terre procedendo verso i poli, restituendo in questa maniera un'immagine del mondo non perfettamente veritiera. Le mappe, e i loro autori, di conseguenza veicolano una precisa informazione, decisa a priori, tralasciando altri tipi di informazioni.

Il primo supporto che permette a delle informazioni di essere raggruppate all'interno di una mappa, è sicuramente quello di tipo cartaceo.

Nausicaa Pezzoni (2013; 2016a; 2016b), ad esempio, applicando il metodo lyciano di rappresentazione percettiva della città, ha effettuato diversi laboratori insieme ai migranti ospitati in diverse città. Restituisce delle mappe cartacee personali di ogni singolo partecipante al laboratorio che descrivono la stessa città in maniera diversa, mettendo in evidenza le caratteristiche peculiari che ognuno ha rilevato. In alcuni casi vengono messi in evidenza servizi, in altri strutture pubbliche o simboli urbani che aiutano l'orientamento. Questi risultati sono interessanti in quanto restituiscono una descrizione della città non convenzionale sia

nella rappresentazione sia nel tipo di informazioni che vengono veicolate, ma per poter aver un quadro generale di come viene vissuta e percepita la città oltre a prevedere una serie di incontri insieme ai partecipanti in cui sono invitati ad un processo di riflessione su un percorso prestabilito a priori, ed è necessario un momento di analisi retrospettiva capace di condensare tutti i diversi aspetti e problematiche rinvenute durante il rilievo.



Fig. 12.7: uno degli incontri organizzati da Nausicaa Pezzoni con I migranti per mappare la città di Bologna. (Credit: Pezzoni, 2016a).

Beyroutes (Ernst, 2009) applica un metodo non troppo dissimile. Si tratta di una nuova tipologia di mappa turistica per esplorare Beirut: lo Studio Beirut ha chiesto a diversi illustratori, scrittori, artisti e fotografi di esplorare determinate zone della città e restituire la loro personale esperienza attraverso la rappresentazione che più consideravano idonea. Si è formata un'immagine di una città che è lontana da quelli che possono essere i canoni tradizionali per un turista, ovvero una mappa dove sono illustrati i punti di maggiore interesse storico, architettonico, artistico, ma permette a chi legge un'esperienza immersiva attraverso un patrimonio culturale intangibile condiviso da chi la città la vive. Le percezioni, gli usi e le tradizioni urbane vengono così rilevate e riportate in uno strumento cartaceo consultabile facilmente.

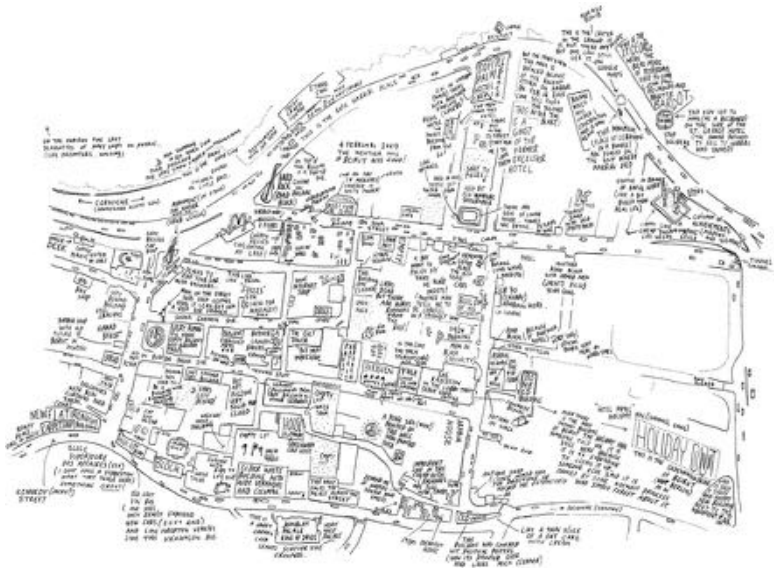


Fig. 12.8: "Beyroutes", una guida che permette di esplorare la città di Hamra perdendosi nelle sue strade. (Credit: Ernten, 2009).

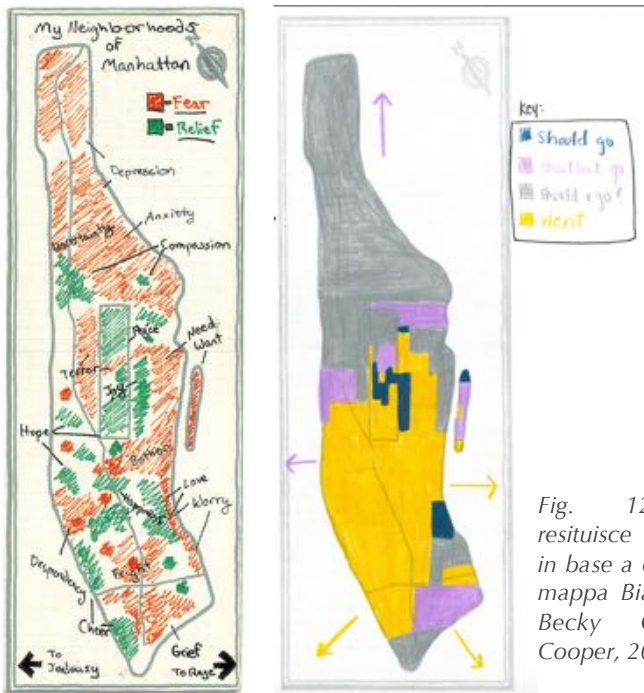


Fig. 12.9: Manhattan resituisce percezioni diverse in base a chi la disegna sulla mappa Bianca distribuita da Becky Cooper. (Credit: Cooper, 2013).

Analogamente Becky Cooper ha condotto un'indagine su Manhattan. Distribuendo una mappa di Manhattan completamente bianca ai cittadini che incontrava, ha richiesto un semplice compito, ovvero che ogni sconosciuto riempisse la mappa che aveva ricevuto cercando di rappresentare la personale esperienza che viveva in Manhattan e successivamente la rispedisce al mittente. Una successiva pubblicazione (Cooper, 2013) raccoglie tutte queste esperienze restituendo un diverso modo di vedere la città, ovvero una città di emozioni, una città raccontata da diversi punti di vista che trovano la propria auto-realizzazione in maniere diverse.

Il progetto Biomapping invece, sviluppato da Christian Nold (Biomapping, 2004; Nold, 2009), nasce nel 2004 grazie allo sviluppo di uno strumento capace di monitorare i parametri biometrici geolocalizzandoli su una mappa, per comprendere meglio la reazione delle persone in base agli input degli ambienti esterni. Si tenta di mappare il non mappabile, ovvero qualcosa non quantificabile numericamente o con informazioni oggettive, come la percezione personale sull'ambiente costruite. Le mappe che si producono sono personalizzate e anche se i risultati sono interessanti, anche in questo caso il processo però necessita di un feedback da parte di chi effettua questo rilevamento che possa commentare e argomentare retrospettivamente le motivazioni di determinate azioni e reazioni delle esperienze degli utenti nello spazio pubblico. Sicuramente la tecnologia negli ultimi anni ha reso più facile la possibilità di mappare le emozioni, si veda ad esempio il recente sviluppo di smartwatch che permettono la misurazione di parametri biometrici per monitorare la propria attività fisica giornaliera, tuttavia la metodologia, necessitando di un coinvolgimento da parte degli utenti durante la fase di rielaborazione del rilievo, può risultare poco flessibile e versatile.

Diversamente, con un approccio basato sulla metodologia proposta da Jan Gehl (1971; 2010; 2013), Darko Radovich (Radovic' & Boontharm, 2014) insieme al suo laboratorio CO+LABO ha indagato la qualità percepita presso



Fig. 12.10: Biomapping di una zona di Parigi. I dati sono liberamente visionabili tramite Google Earth, sebbene la loro interpretazione possa presentare alcune difficoltà. (Credit: Biomapping, 2004).

Kuhonbutsugawa street a Jiyugaoka. Come è già stato visto nel precedente volume, sono state restituite 100 mappe cartacee all'interno delle quali sono state rappresentate diversi aspetti che caratterizzano la sequenza urbana presa in esame, dalla morfologia, agli spazi interstiziali, fino a spazi dedicati ad un pubblico femminile, al cambio emozionale in relazione alle profondità delle facciate, a come sono effettuati i movimenti nella strada. Il quadro diventa molto sfaccettato in cui l'attenzione si focalizza a riconoscere e comunicare la qualità urbana piuttosto che misurarla in maniera tecnica.

Interessante rilevare come il Corriere di Bologna, edizione locale del noto quotidiano nazionale Corriere della Sera recentemente abbia effettuato una serie di mappe (Corriere di Bologna, 2016a), dedicate ognuna ad uno specifico problema della città. Vengono indagati diversi aspetti della città come la diffusione delle reti wi-fi gratuite oppure della street-art o ancora i servizi dedicati ai ciclisti o la distribuzione dei redditi nei diversi quartieri cittadini. Viene suggerita una visione di una città complessa ma scomposta in diversi elementi semplici presi in esame uno alla volta. In

maniera analoga viene redatta la mappa dei luoghi d'arte di Lisbona (Mapa das artes, n.d.), dove sono riportate su una mappa di Lisbona tutti i posti dove i cittadini possono godere di patrimonio artistico contemporaneo e contribuire in questa maniera alla creazione di una coscienza e critica sull'arte contemporanea presente in città.

La maggior parte delle mappe fin'ora prese in considerazione sono esempi di come vengano messi a fuoco alcuni aspetti della complessità della città contemporanea, tramite metodologie di rilievo e di rappresentazione diverse. Tuttavia queste mappe rimangono su un supporto cartaceo o si possono consultare come immagini digitali, di conseguenza la loro consultazione non permette una interazione da parte dell'utente. Il fruitore della mappa può leggere unicamente i dati che vengono forniti senza poter sovrapporre diverse tipologie di informazione e al tempo stesso non ha possibilità di effettuare riflessioni o analisi critiche.

Ci sono strumenti invece che permettono di interrogare le mappe per ottenere diversi livelli di informazione, come ad esempio i GIS, Geographic Information System: uno strumento digitale capace di raccogliere, elaborare, gestire e rappresentare su una base cartografica informazioni di azioni o progetti territoriali accrescendone le capacità di elaborazione dei dati dalle due dimensioni alle 3 dimensioni.

La rappresentazione è di tipo vettoriale, di conseguenza le informazioni sono dettagliate e permettono diverse operazioni allo scopo di interrogare l'ambiente urbano, tuttavia l'utenza di questo tipo di strumento necessita di competenze specifiche per poter accedere a questo tipo di informazioni (Garagnani, Mingucci & Muzzarelli, 2008). Molte amministrazioni si sono dotate di Sistemi Informativi Territoriali, SIT, che tramite i GIS forniscono informazioni relative agli strumenti adottati come POC RUE PSC, o di cartografia digitale, fornendo in diversi *layers* informazioni come quelle di tipo catastale, impiantistiche o morfologiche.

Il web-GIS invece si possono considerare come dei GIS estesi alla rete web che consente l'organizzazione delle informazioni contenute al suo interno tramite il supporto di un web server

permettendone la consultazione simultaneamente in diversi punti di accesso senza la necessità di dover installare alcun software specifico nel proprio computer. Questo tipo di strumento permette non solo l'allargamento dell'utenza ma assume un ruolo importante nella partecipazione al governo della città, anche snellendo i processi di pianificazione urbanistica nel coinvolgimento e nel convincimento di tutti i soggetti coinvolti in progetti di trasformazione, cittadini compresi (Bravo, Garagnani, Mingucci, Muzzarelli, 2013). Questo è dovuto all'utilizzo di una comunicazione basata su anche immagini anziché unamente su disegni tecnici, in quanto hanno la capacità di trasmettere i contenuti in modo più immediato e *user-friendly*. Viene stimolata la capacità critica di analizzare i dati e proporre soluzioni anche da un pubblico non specializzato alimentando così la formazione non solo di *smart city* ma anche di *smart-citizen*³⁵.

Le tecnologie informatiche stanno influenzando la ricerca scientifica soprattutto nell'ambito della geomatica (Garagnani, Mingucci & Muzzarelli, 2008), ovvero la disciplina inerente alla acquisizione, interpretazione, elaborazione di informazioni georeferenziate, ovvero dotate di coordinate all'interno di un sistema riferimento.

I web-GIS sono strumenti molto comuni e utilizzati da un ampio spettro di utenti, compresi anche quelli meno esperti nel utilizzare specifici programmi di visualizzazione. Alcuni esempi, seppur semplici, possono essere Google Maps, Google earth o le Mappe di Apple: esse forniscono informazioni non solo topografiche, ma anche informazioni su attività commerciali come recensioni, orari di servizio e diversi recapiti o sui monumenti di particolare pregio. Permettono di creare itinerari una volta inserite le coordinate di partenza e di arrivo grazie ad algoritmi che traducono gli indirizzi inseriti in coordinate geografiche, e al tempo stesso l'utente ha la possibilità di inserire delle preferenze che vengono tradotte in filtri capaci di selezionare il percorso più idoneo in base, ad esempio, alle condizioni di traffico, agli orari del servizio di trasporto locale.

³⁵ Si veda a riguardo il capitolo 8 sulla città digitale nel volume 2 dal titolo #Sentire.

#Creare

L'utente inoltre ha l'opportunità di esplorare l'ambiente urbano tramite diverse ulteriori applicazioni, come ad esempio foto sferiche o servizi come Google Street View: immagini sferiche geolocalizzate all'interno della mappa che consentono di effettuare un'esperienza immersiva nell'ambiente costruito e crearsi una prima percezione dello spazio visitato rimanendo comodamente a casa.

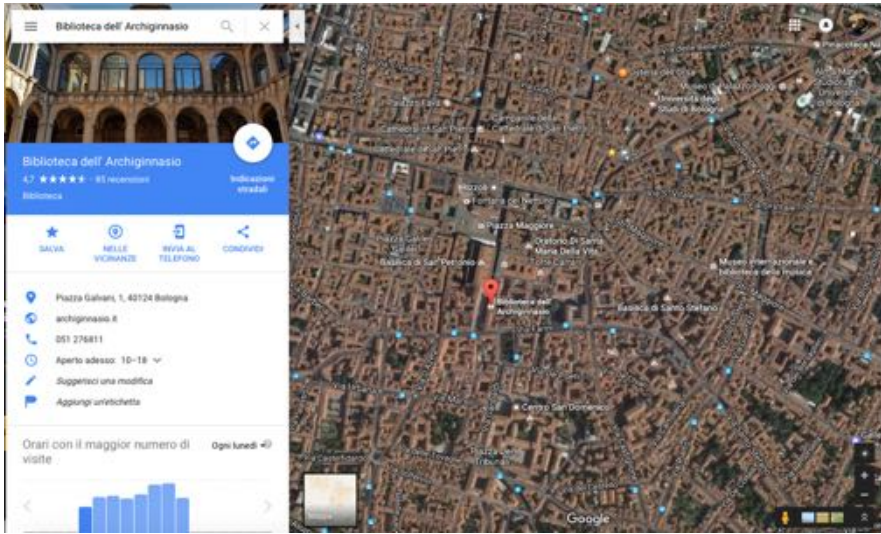


Fig. 12.11: Google Maps è un esempio di web-GIS capace di sovrapporre più livelli di informazioni su una base cartografica così da fornire all'utente la possibilità di conoscere aspetti e dati importanti su esercizi pubblici, monumenti o anche sistema di trasporto locale. (Credit: Google Maps).

Ma ci sono ulteriori strumenti web-GIS che forniscono informazioni approfondite e interessanti anche ai fini della progettazione, come la mappa *Block by block, Brooklyn's past and present* (Bklynr, 2013), sulla città di Brooklyn, che trova la sua naturale evoluzione nella mappa di Amsterdam (Waag Society, n.d.), dove per ogni edificio, rappresentato su una cartografia dalla grafica semplice, l'utente può trovare informazioni sulle funzioni e l'anno di costruzione, ma anche individuare ad un primo sguardo la distribuzione degli anni di costruzione degli edifici tramite i diversi colori che sono stati assegnati ad ogni edificio in base al periodo storico in cui sono

stati edificati. In questo caso lo strumento riesce timidamente ad intercettare non solo professionisti o tecnici ma anche cittadini senza specifiche competenze stimolandoli ad esplorare il patrimonio storico della città.

Il web-GIS quindi permette la fruizione di dati, informazioni e mappe ad un pubblico ampio e non necessariamente

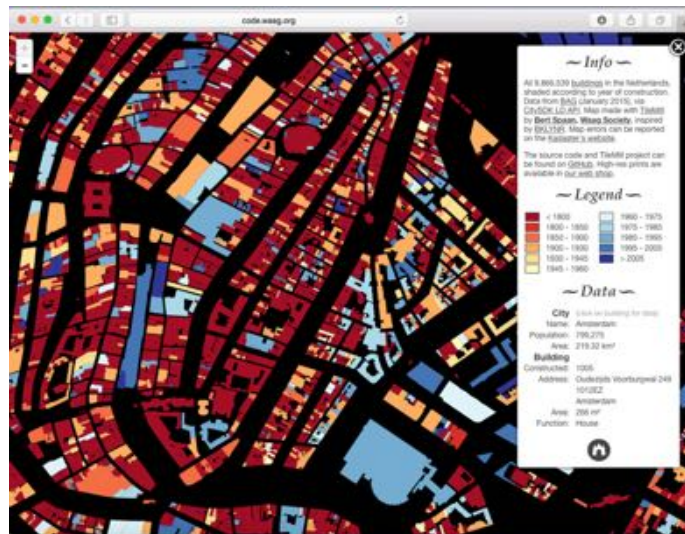


Fig. 12.12: la mappa web-GIS di Amsterdam permette agli utenti di conoscere diverse informazioni per ogni edificio della città, come l'anno di costruzione, l'area occupata e la funzione. (Credit: Waag Society, n.d.).

specializzato proprio grazie alla sua accessibilità e versatilità facendo raggiungere l'esplorazione urbana diversi livelli di conoscenza. Dalla semplice conoscenza di itinerari urbani, alla conoscenza più specifica di informazioni storiche relative agli edifici.

Gli aspetti della città che, come abbiamo visto nei precedenti capitoli, si concentrano sull'esperienza soggettiva dei cittadini, la loro esperienza, hanno influenzato anche il modo di rappresentare l'ambiente urbano, fornendo ulteriori modi di esplorarlo.

Di seguito vedremo come l'esplorazione urbana tramite strumenti web-GIS trovi diverse applicazioni, sia per quanto riguarda il tipo di utenza a cui si rivolgono sia per quanto riguarda l'ambito esplorato dell'ambiente urbano. Il museo sulla storia di Barcellona ad esempio ha sviluppato una carta multimediale consultabile on-line (Carta Historica de Barcelona, n.d.) in cui è possibile esplorare l'evoluzione dell'agglomerato urbano della città di Barcellona: tramite una barra che riassume una *timeline* che parte dall'epoca romana, è possibile confrontare diverse mappe dei diversi stati urbani della città. L'utente inoltre può segnarsi appunti ed esplorare come determinate zone della città siano evolute nel tempo. Questo strumento fornisce la possibilità consultare documenti e ricostruzioni per avere una conoscenza di tipo storica sulla città. Con lo stesso scopo di



Fig. 12.13: “Carta Històrica de Barcelona” permette di esplorare l'evoluzione della forma urbana della città tramite la sovrapposizione di diverse carte rappresentanti un preciso periodo storico. (Credit: Carta Històrica de Barcelona, n.d.).

fornire una conoscenza di tipo storica l'università dell'Oregon ha realizzato una mappa interattiva basata su quella celebre realizzata dal Nolli su Roma (The Nolli map website, 2005), dove per aiutare l'utente nello studio e analisi della mappa storica di Roma sono stati creati *layer* che contestualizzano diversi aspetti

della città, come le aree verdi o la suddivisione in rioni, anche tramite il confronto con una foto satellitare attuale.

Invece la mappa storica di Rio de Janeiro (Imagine Rio, n.d.)

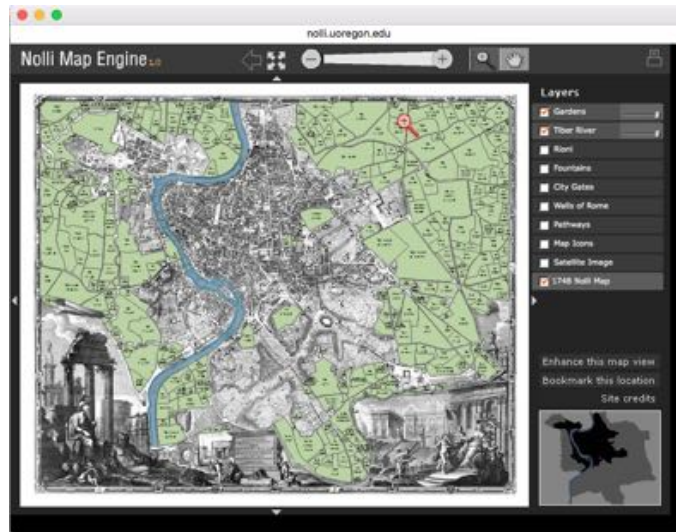


Fig. 12.14: “The Noll map website” permette di contestualizzare la celebre mappa di Roma approfondendone la sua conoscenza. (Credit: The Noll map website, 2005).

sviluppata dalla School of Humanities insieme ad axismap, funziona analogamente alla mappa storica di Barcellona fornendo però ulteriori informazioni. E’ possibile esplorare infatti la città di Rio attraverso carte storiche, piani urbanistici, visioni e documenti che l’utente può consultare e scaricare sul proprio pc e utilizzare come crede. Una mappa pensata non solo per i cittadini che sono curiosi di conoscere l’evoluzione della propria città ma anche per storici e professionisti come strumento per effettuare indagini ai fini della progettazione.

Junia Borges (2015a; 2015b) insieme al suo team lavora da diverso tempo interrogandosi come comprendere il valore urbano della comunità tramite tecniche VGI, ovvero Volunteered Geographic Information, riconoscendo come vi sia una mancanza di un codice condiviso sui valori urbani e come i web-GIS forniscano una potente funzione di mediazione sulla

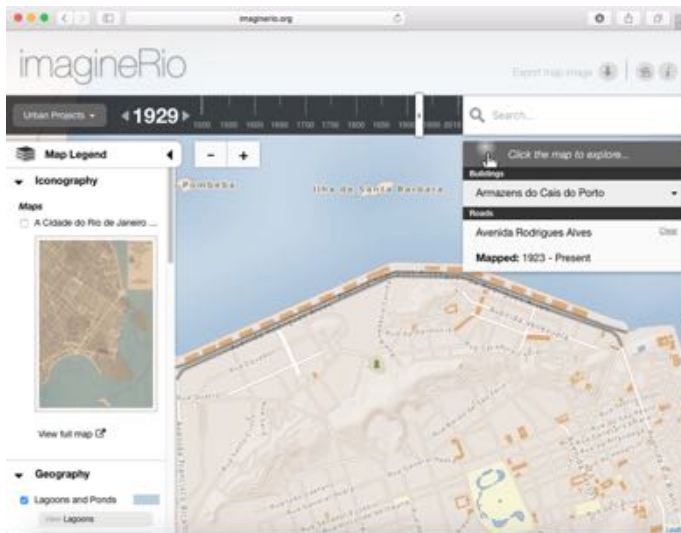


Fig. 12.15: “Image Rio” permette di esplorare l’evoluzione storica della forma urbana della città tramite anche la consultazione di cartografie redatte nel periodo prescelto. (Credit: Image Rio, n.d.).

conoscenza spaziale. Di conseguenza sono state sviluppate delle tecniche Crowdsourcing che permettono di raccogliere, gestire e visualizzare dati e informazioni da parte dei cittadini che non hanno alcuna esperienza in merito alle tecniche di mappatura, consentendo in questa maniera lo sviluppo di una conoscenza orizzontale tra le amministrazioni e i cittadini nella comprensione del territorio.

Sono stati sviluppati insieme ad alcuni studenti del gruppo di ricerca diversi strumenti con lo scopo di indagare la città e le comunità dei cittadini tramite un maggiore coinvolgimento degli utenti. Ad esempio *Crowdmap* (Borges, Jankowski & Davis Junior, 2015b), permette di annotare i propri pensieri e pareri all’interno di una mappa, oppure *Tranquilibel* (Borges, Jankowski & Davis Junior, 2015b), uno strumento web- GIS, che permette ai cittadini di mappare tramite anche gli smartphone i livelli di rumore nelle strade e successivamente confrontali con altri risultati in relazione a politiche intraprese dalle amministrazioni o da progetti realizzati.

Questi diversi esempi dimostrano come strumenti online migliorano il coinvolgimento e partecipazione da parte dei

cittadini nel rilevare diverse situazioni della propria città permettendone allo stesso tempo l'esplorazione e una conoscenza approfondita della vita pubblica. Il cittadino da utente diventa anche autore del rilievo e della relativa mappa.

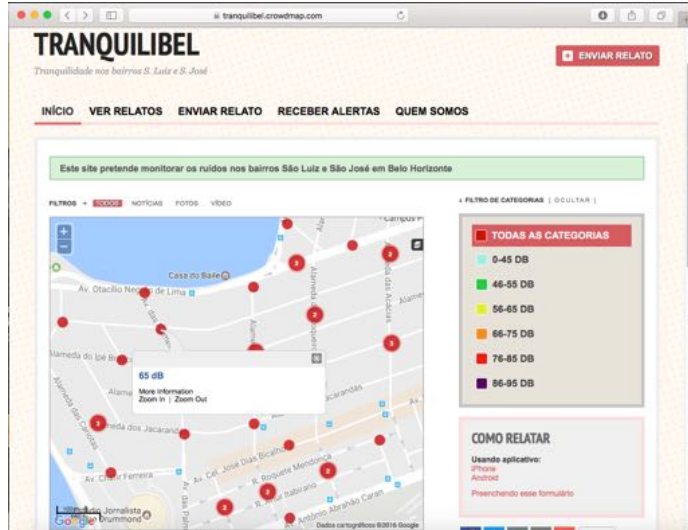


Fig. 12.16: “Tranquilibel” permette di coinvolgere i cittadini nella mappatura dell’inquinamento acustico effettuabile tramite gli smartphone. (Credit: Borges, Jankowski & Davis Junior, 2015b).

Similmente, nella volontà di esplorare diversi aspetti della vita pubblica, possiamo trovare Mappi-na (Mappi-na, 2016). Nata come sperimentazione sulla città di Napoli e recentemente ampliata al panorama nazionale, l’obiettivo di questo tipo di mappa è indagare diverse attività e percezioni della vita cittadina. Diversi *mappers* inseriscono aspetti differenti all’interno della morfologia fisica della città come conversazioni, suoni, chiacchiere, eventi, appunti visivi. Si restituisce in questa maniera un modo diverso di leggere la città al fine di comprenderla e viverla tramite esperienze sempre più ricche: sempre la stessa piattaforma ha lanciato un festival della *street-art* cercando di coinvolgere diversi mapper da tutto il mondo per indagare come la *street-art* possa riconquistare lo spazio pubblico veicolando diversi messaggi e inducendo le persone a fermarsi e riflettere.

#Creare

Mappillary (Mapillary, 2016) invece è una piattaforma che permette di esplorare l'ambiente urbano tramite sequenze fotografiche realizzate dagli stessi utenti che sono registrati nella piattaforma. Il punto di vista è quello soggettivo facendone trasparire una percezione personale dello spazio pubblico preso in esame.

L'esplorazione della città può avvenire tramite anche la mappatura georeferenziata degli articoli di giornale. Ad esempio la mappa del Boston Globe (Mapping the Globe, n.d.) è un insieme di visualizzazioni interattive e mappe che ci aiutano a capire dove il Boston Globe dirige la sua attenzione. L'attenzione dei media aiuta a determinare ciò di cui si parla e quanto se ne parla. Tramite questo strumento ad esempio si può comprendere l'evoluzione di diversi fenomeni come ad esempio la distribuzione sul territorio della criminalità.

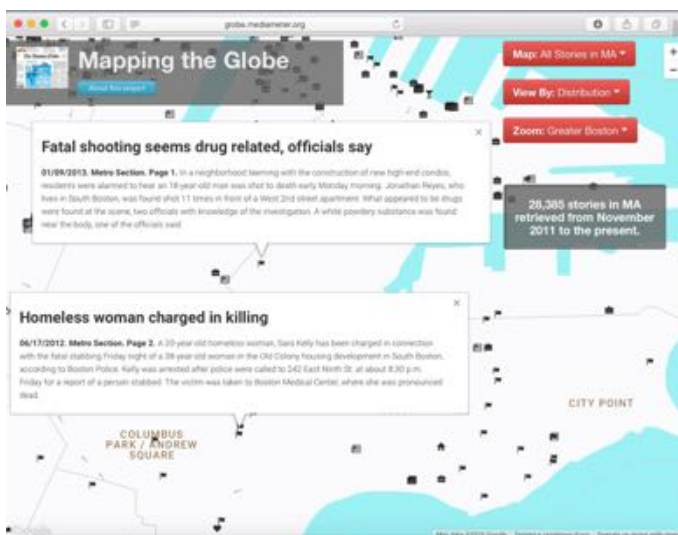


Fig. 12.17: la conoscenza di un territorio può avvenire anche tramite la distribuzione degli articoli di giornale al suo interno come nel caso di Boston con gli articoli del Boston Globe. (Credit: Mapping the Globe, n.d.).

Infine, come è già stato preso in esame nel volume precedente, l'esplorazione della qualità urbana può avvenire anche tramite supporti all'interno dei quali la mappa ricopre un ruolo

secondario, ma non meno importante. Nella la piattaforma Urb-i (Urb-i, 2016) investiga e cataloga tutti gli interventi che mirano a migliorare la percezione della qualità urbana a scala mondiale tramite semplici accostamenti di immagini reperite dal servizio di foto sferiche fornito da Google Street View geolocalizzate su una mappa. In questo strumento è possibile cogliere un aspetto che negli altri casi esposti non sempre è messo in evidenza: il fattore tempo. Infatti è possibile mettere a confronto due circostanze temporali diverse dello stesso spazio pubblico permettendo così una indagine critica e approfondita su come può evolvere la qualità urbana.

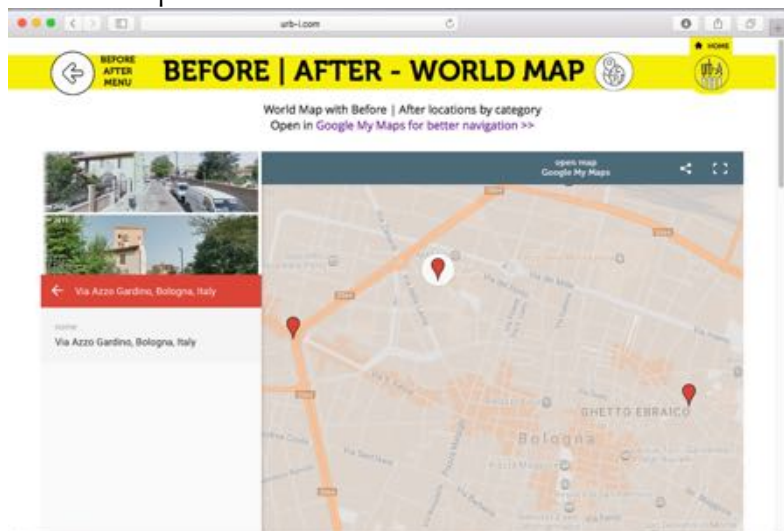


Fig. 12.18: tramite una mappa è possibile esplorare l'ambiente urbano alla ricerca degli interventi che hanno migliorato la percezione di determinati spazi pubblici. (Credit: Urb-i, 2016).

Nella maggioranza degli altri esempi illustrati invece questo aspetto è curato poco se non trascurato. Sebbene gli strumenti web-GIS visti abbiano un approccio user-friendly per coinvolgere un'ampia platea di utenti, questi restituiscono una fotografia di un preciso momento, ovvero quello in cui è stato effettuato il rilievo, senza permettere un'indagine di possibili evoluzioni dei dati o delle qualità emerse nell'arco della giornata, della settimana o delle stagioni.

#Creare

Si sono visti quindi diversi esempi che tentano di coniugare metodologie di rilievo, rappresentazione e accessibilità delle informazioni da parte di diversi utenti. Proprio per quanto riguarda l'accessibilità e la sua versatilità dello strumento si evince come alcuni strumenti nell'indagine dello spazio pubblico siano rivolti unicamente verso la curiosità esplorativa dei cittadini, per creare un senso di vicinato digitale su determinate tematiche, o quel senso di parrocchializzazione che van der Waal (2014) suggerisce. Come vedremo invece successivamente sulle strumentazioni e indagini promosse dal comune di Bologna, alcuni strumenti sono invece accessibili da un'utenza più specializzata, non solo nell'utilizzo dello strumento, ma nella comprensione delle informazioni contenute all'interno degli strumenti.

Si evince come nell'idea di città delle persone manchi uno strumento capace di esplorare la vita pubblica della città utilizzando un linguaggio comune tra cittadini non esperti e tecnici o professionisti.

13 | Le apps come gioco e come percezione

Apps as play and perception

In questo breve capitolo verranno analizzati diversi giochi al fine di dimostrare come oggi da parte dei cittadini non solo vi sia dimestichezza nell'utilizzare mappe e strumenti web-GIS, ma anche come la dimensione ludica possa influenzare l'esplorazione urbana, i valori e le percezioni urbane anche nella progettazione urbanistica.

Significativa, ad esempio, è l'importanza che l'organizzazione UN-Habitat insieme all'organizzazione Block by Block attribuisce nel stimolare i giovani nella progettazione urbana nei paesi in via di sviluppo a *Minecraft*, un videogioco che mette a disposizione dei giocatori diversi strumenti e possibilità permettendogli di inventare e modificare un mondo virtuale, senza imporre un particolare obiettivo da raggiungere.

In diversi progetti realizzati dal 2013 (Westerberg & Heland, 2015) si è evidenziato come l'utilizzo di questo gioco diventi uno strumento importante nel processo partecipativo della redazione di progetti dello spazio pubblico e ha permesso il coinvolgimento di attori non tradizionali nel processo decisionale. *Minecraft* infatti fornisce una piattaforma capace di esplorare diverse alternative e idee su i progetti redatti tramite processi partecipativi tra professionisti, amministratori e cittadinanza. In questa maniera viene stimolato l'interesse dei giovani e il loro coinvolgimento nella pianificazione urbana, incentivando una comprensione maggiore dell'ambiente urbano, la creatività, il dialogo tra i diversi gruppi di opinioni e la costruzione di nuove reti sociali. Riconoscendo l'importanza di poter visualizzare le proposte progettuali si permette ai cittadini di come si modificherà lo spazio pubblico ridefinito a seguito della realizzazione del progetto urbano e al tempo stesso viene data la possibilità di inserirvi significati e valori facendo accrescere il senso d'identità all'interno delle comunità locali.



Fig. 13.1: “Minecraft” aiuta il coinvolgimento dei giovani nella esplorazione dell’ambiente urbano al fine di elaborare una proposta progettuale condivisa, come nel caso di un parco a Lima in Perù (Credit: Westerberg & Heland, 2015).

Ai fini di questa trattazione, tuttavia, si vuole porre l’attenzione verso giochi che stimolano l’esplorazione della città insieme a una maggiore consapevolezza dell’ambiente urbano.

Brand New Subway (Brand New Subway, 2016), ad esempio, è un gioco accessibile via web tramite il quale i giocatori possono divertirsi a creare da zero o manipolare la rete metropolitana esistente di New York. Viene data la possibilità di costruire nuove stazioni e linee metropolitane espandendo il sistema a nuove aree urbane, o abbattendole. In questa maniera gioco si permette alle persone di immaginare il sistema di trasporto pubblico secondo i loro bisogni e desideri. Infatti quando i giocatori costruiscono una nuova stazione, il gioco utilizza una varietà di dati per stimare la possibile utenza di quella stazione, i costi di costruzione e di manutenzione dell’infrastruttura. I giocatori quindi possono progettare la metropolitana di New York non solo per puro divertimento creando reti immaginarie, ma anche nell’ottica di raggiungere una efficienza migliore rispetto al servizio reale, oppure indagare quali impatti infrastrutturali possono avere eventuali prolungamenti o ristrutturazioni di parti della metropolitana esistente. Rivolgendosi anche agli utenti

effettivi della metropolitana di New York si stimola una maggiore consapevolezza e partecipazione nella tematica dei trasporti urbani al fine di migliorare non solo il servizio ma anche la percezione che si può avere di quella infrastruttura.



Fig. 13.2: “Brand New Subway” permette ai giocatori di sviluppare una consapevolezza sull’infrastruttura della rete metropolitana di New York sia modificando la rete esistente (sopra) che tramite l’opportuna di creame una ex-novo (sotto). (Credit: Brand New Subway, 2016).

#Creare

Geocaching (Geocaching, 2000), invece, è una vera e propria caccia al tesoro che si svolge tramite l'utilizzo di mappe attraverso le quali geolocalizzare i *cache*, ovvero contenitori di diverse dimensioni contenenti semplici oggetti di uso quotidiano. Il funzionamento del gioco è molto semplice: gli utenti del gioco nascondono i *cache* nel mondo reale e successivamente immettono all'interno di una mappa a base cartografica le coordinate dello stesso, inserendo una descrizione ed eventualmente consigli per il suo ritrovamento.

Gli altri giocatori di Geocaching iniziano la ricerca di questi contenitori partendo proprio dalle informazioni inserite all'interno della mappa, accessibile sia tramite da web che da app dedicate.

Quando un utente trova il cache ha la possibilità di scrivere il proprio nome all'interno di un piccolo quaderno posto dentro il contenitore stesso, eventualmente lasciare un proprio oggetto

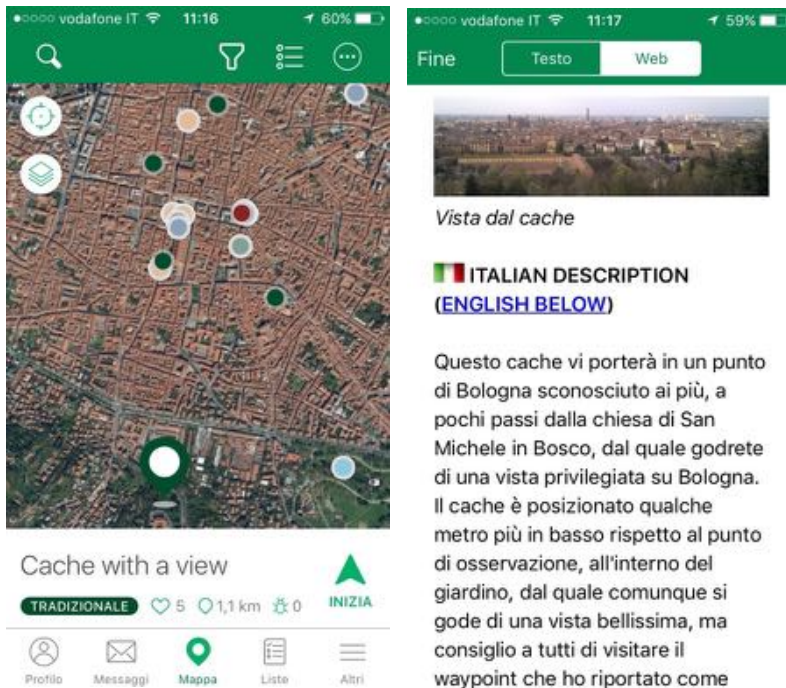


Fig. 13.3.: l'esplorazione urbana in "Geocaching" avviene tramite la ricerca sulla mappa di "cache" legati a luoghi della città da andare a scoprire nel mondo reale. (Credit: Geocaching, 2000).

d'uso comune per poi rimettere al proprio posto il *cache*. Successivamente l'utente che ha ritrovato il *cache* ha la possibilità all'interno della piattaforma web di lasciare commenti e un rapporto sulla propria *spedizione* condividendo con il resto della comunità la propria esperienza. L'interazione tra spazio reale e quello virtuale in questo caso è molto stretta in quanto per trovare una delle scatole nascoste è necessario consultare una mappa digitale e al tempo stesso esplorare fisicamente lo spazio reale.

Vi è dunque un percorso di esplorazione che avviene prima attraverso una rappresentazione virtuale da cui si raccolgono le informazioni necessarie, successivamente si passa al mondo reale dove le informazioni raccolte diventano la chiave necessaria per completare la spedizione di ricerca, e infine si ritorna nello spazio virtuale dove la condivisione dell'esperienza fortifica un sentimento comunitario. Questo carattere esplorativo e di condivisione ha portato l'attenzione di diverse organizzazioni ed enti che ne hanno individuato il potenziale per coinvolgere la cittadinanza nella valorizzazione di determinate aree territoriali: nel caso del progetto REM - Rural Emotion, promosso dalla provincia di Padova e dal Gal Pavatino, il posizionamento di alcuni *cache* appositamente creati per lo scopo ha proprio lo scopo di valorizzare alcuni itinerari culturali dei Colli Euganei (Caprara & Bauer, 2015).

L'esplorazione della dimensione urbana è oggetto anche di un gioco basato sulla teoria della deriva di Debord (1956): Derive App (Derive, n.d.) è una piattaforma che coinvolge gli utenti nell'esplorazione degli spazi urbani in maniera casuale. Infatti la volontà è quella di far spostare l'attenzione delle persone dalle attività quotidiane e cicliche che riducono di fatto l'esperienza urbana in azioni ripetitive. Tramite diverse *carte* il giocatore è invitato all'interno della città ad eseguire diverse azioni, una dopo l'altra, interagendo con persone, spazi e oggetti. Viene stimolata l'esperienza soggettiva e personale di ognuno in modo da spronare una rinnovata consapevolezza dell'ambiente urbano insieme alla creazione di nuove relazioni e percezioni della città.

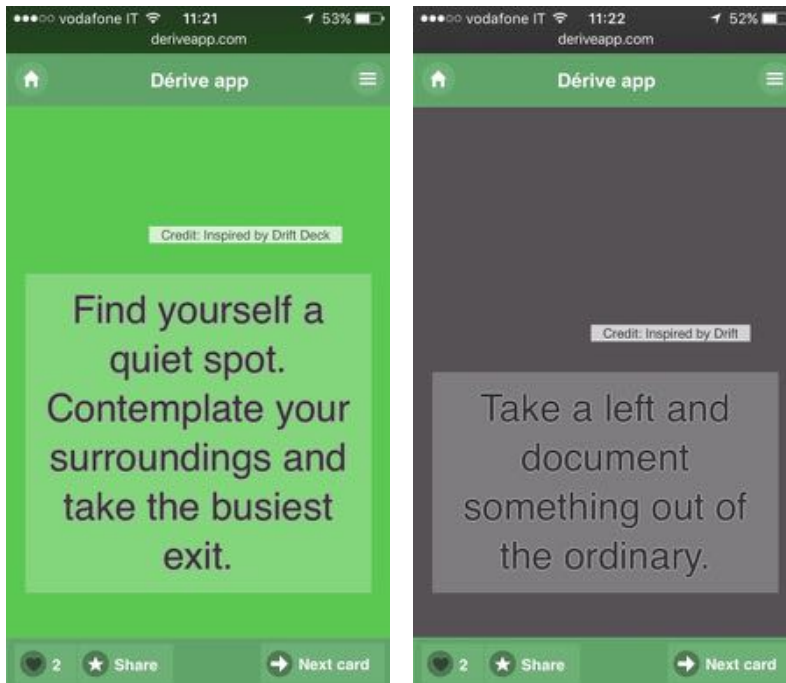


Fig. 13.4: basandosi sulla teoria della deriva di Debord, “Derive” fornisce al giocatore diverse carte con indicazioni da seguire così da esplorare la città in maniera imprevedibile cercando di percepirla i lati nascosti. (Credit: Derive, n.d.).

Similmente anche il gioco *Public/Private* (Bmw Guggenheim Lab, 2016c) sviluppato dal Bmw Guggenheim Lab ha lo scopo di stimolare e far riflettere i giocatori su uno specifico tema della città: la privacy. Come visto nel capitolo sulla percezione del volume #Sentire, il gioco web consiste nel spostare a destra e sinistra dello schermo, i nomi dei luoghi più comuni dove si vive, si lavora o si studia, in relazione all'importanza della ricerca di maggiore o minore privacy da parte dei giocatori. Il gioco aiuta la riflessione in quanto, una volta finita l'assegnazione dei diversi livelli di privacy, i dati vengono raccolti in forma anonima in modo da creare un profilo della città in cui si vive attraverso i diversi livelli di privacy ricercati da altri giocatori provenienti dalla stessa città. Questo permette di effettuare un confronto con i risultati ottenuti nei profili di altre città, il giocatore così aumenta la propria consapevolezza di come ogni città abbia

caratteristiche di vita pubblica differenti, consentendo di trovare anche la città che più si avvicina ai medesimi livelli di privacy ricercati.

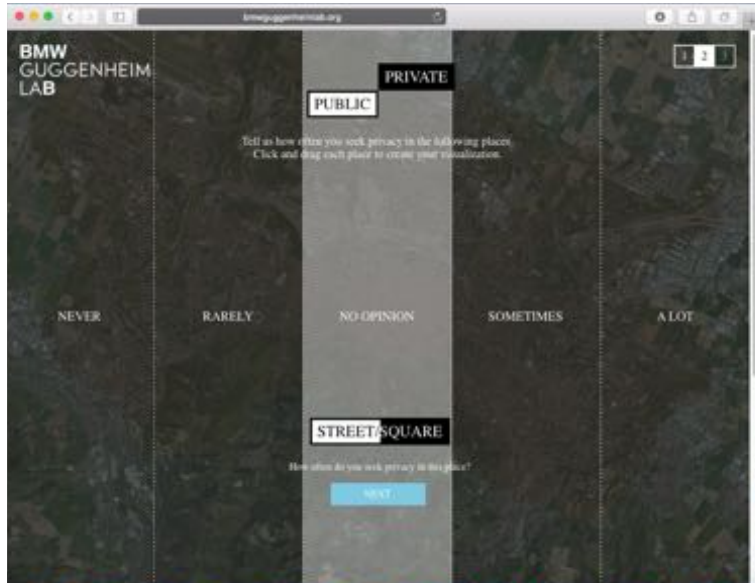


Fig. 13.5: “Public/Private” aiuta il giocatore a prendere coscienza del suo livello di privacy richiesto alla città e di confrontarlo con livello rilevato complessivamente nella propria in altre città del mondo. (Credit: Bmw Guggenheim Lab, 2016c).

Infine è interessante analizzare *Pokémon Go* (*Pokémon Go*, 2016), un gioco free-to-play, ovvero che permette agli utenti di giocare per la maggior parte gratuitamente lasciando solo alcuni aspetti a pagamento, per dispositivi iOS e Android sviluppato dalla Game Freak insieme alla Niantic e rilasciato durante l’estate 2016. Il gioco si basa sulla realtà aumentata unita insieme alla geolocalizzazione tramite GPS. Lo scopo dei giocatori è quello di emulare i personaggi dell’omonimo cartone animato cercando di catturare il maggior numero possibile di creature immaginarie, chiamate appunto *Pokémon*, che si nascondono all’interno della città. Per facilitare la caccia, all’interno dell’applicazione vi è una mappa che localizza tramite GPS il dispositivo elettronico usato, smartphone o tablet,

#Creare

posizionandolo al centro di un raggio d'influenza che va a rappresentare il raggio visivo virtuale attraverso il quale scorgere i *Pokémon*. I giocatori quindi tramite questa mappa conoscono la propria posizione e vengono a conoscenza di quali animali virtuali possono trovare nelle vicinanze, che a loro volta appaiono nella mappa una volta che gli utenti si sono avvicinati abbastanza.

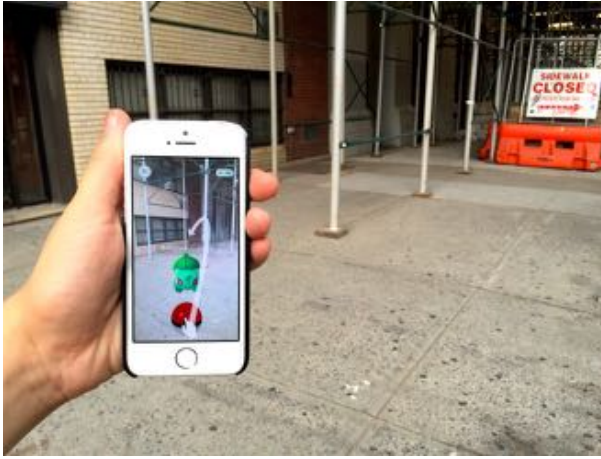


Fig. 13.6: la realtà aumentata trasforma l'esperienza del gioco "Pokémon Go" in maniera ancora più coinvolgente all'interno dello spazio pubblico. (Credit: Project for Public Spaces, 2016).

Il processo di cattura prevede un cambio di schermata dove tramite la realtà aumentata si può visualizzare, attraverso la fotocamera del dispositivo utilizzato, la creatura da catturare all'interno della realtà fisica e viene permesso ai giocatori di lanciare trascinando le dita sullo schermo una sfera nella direzione del *Pokémon*. Volendo trascurare le approfondite logiche riguardanti gli algoritmi utilizzati per far apparire in modo casuale le creature nel gioco, la frequenza con cui un giocatore riesce a catturarne una o ancora il sistema che attribuisce il punteggio per ogni azione eseguita all'interno dell'app, ci si vuole concentrare su un aspetto più interessante ai fini di questa trattazione. Infatti all'interno della mappa visualizzabile dagli utenti, non solo è possibile trovare la propria



Fig. 13.7: l'esplorazione urbana tramite "Pokémon Go" inizia da una mappa in cui è possibile esplorare la i luoghi della città dove si ha più probabilità di catturare gli animali immaginari. (Credit: Pokémon Go – Ludovico account)

posizione ma anche due diverse tipologie di luoghi virtuali: i *Pokéstop* e le *Palestre*. Sono luoghi inesistenti nella realtà, ma all'interno del gioco gli utenti nelle loro vicinanze hanno la possibilità di svolgere determinate azioni: l'accesso a questi luoghi è possibile solo quando i giocatori fisicamente si trovano nel punto indicato nella mappa.

La *Palestra* è un luogo dove i diversi giocatori, riuniti all'interno di tre diverse squadre, possono far combattere i propri *Pokémon* tra di loro e *conquistare* questo spazio virtuale a nome della squadra di appartenenza. I *PokéStop* invece sono dei luoghi dove i giocatori possono rifornirsi dei materiali necessari alla cattura degli animali immaginari, ma anche dove vi è la possibilità di attivare delle *esche* virtuali con lo scopo di attirare i *Pokémon*. Significativo inoltre è il fatto che ogni *Pokéstop* ha un nome che

#Creare



Fig. 13.8: la città si riempie di nuovi luoghi, virtuali come le Palestre (sinistra) o I Pokéstop (destra) stringendo un legame più stretto tra la città fisica e quella digitale. (Credit: Pokémon Go – Ludovico Bin account).

si riferisce ad un elemento architettonico, storico o culturale della città fisica di quel punto. Improvvisamente le città si sono riempite di persone che si ritrovano per giocare insieme a *Pokémon Go*, e di conseguenza alcuni spazi pubblici della città non sono diventati unicamente insoliti teatri di nuove attività ludiche, considerate necessarie da parte degli esperti di placemaking dell'organizzazione Project for Public Spaces (Project for Public Spaces, 2016), ma hanno assunto per alcuni cittadini nuovi valori e identità intagibili. In questa maniera la città digitale assume sempre più matericità. Questi aspetti del gioco sono finiti al centro dell'attenzione di studiosi e ricercatori in quanto l'obbligo di camminare verso determinati luoghi della città, che nel mondo virtuale del gioco assumono determinati significati, ha fatto sì che i giocatori dell'app reclamassero gli spazi pubblici per giocare, di fatto scavalcando tutti i progetti e le iniziative adottate da pubblici amministratori e urbanisti al fine

di incentivare la pedonalità o altre attività negli spazi pubblici (Abbey, 2016).



Fig. 13.9: i giocatori di "Pokémon Go" reclamano alcuni spazi pubblici della città in quanto assumono nuovi valori intangibili nati dal legame con il mondo digitale sempre più stretto.

In questo caso si è visto come la città digitale e la città reale siano interconnesse e producano quel *momentum* (Beekmans & de Boer, 2014) attraverso il quale avviene anche un processo di parrochializzazione (de Waal, 2014) in quanto diversi cittadini che si ritrovano insieme per uno scopo comune, creano una rete tra sociale scambiandosi opinioni e consigli a riguardo.

In conclusione, i cittadini sono sempre più abituati a esplorare l'ambiente urbano anche in modalità diverse da quelle esaminate nel capitolo precedente. La consapevolezza e la percezione dell'ambiente costruito accrescono tramite diverse azioni e giochi che permettono alle persone di scoprire o attribuire valori e significati agli spazi pubblici di cui fanno esperienza. Queste nuove modalità di vivere e usare lo spazio pubblico fanno emergere nuovi bisogni, ma anche soluzioni a problematiche che gli urbanisti non erano riusciti a risolvere. La percezione della città diventa una componente che acquista sempre più valore e nello spazio pubblico il dialogo che avviene tra i diversi flussi e

#Creare

scambi tra persone permette la ricostruzione del rapporto funzione-significato essenziale per l'esistenza delle comunità (Rizzi, 2006).

14 | Il caso di Bologna

Bologna as a case study

Il Comune di Bologna sta attuando diverse politiche incentrate nel coinvolgere la partecipazione da parte dei cittadini all'interno dei processi decisionali che riguardano diverse tematiche.

Una delle politiche di maggior rilievo, gestito insieme all'Urban Center di Bologna, è denominata *Collaborare è Bologna* (Urban Center Bologna, n.d. b), ovvero un programma che mira a coinvolgere la cittadinanza nella promozione della cultura della collaborazione. L'obiettivo è quello di rendere più accessibili non solo informazioni, risorse e competenze ma anche quello di poter gestire i beni comuni della città attraverso forme di collaborazione.

A tal scopo l'amministrazione comunale ha redatto il *Regolamento sulla collaborazione* tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani attraverso il quale vengono istituiti i cosiddetti *Patti di collaborazione*. Questo strumento permette a gruppi di cittadini o associazioni di potersi prendere cura di determinati beni della città spontaneamente e attivamente. Bologna infatti possiede 935 (alla data di novembre 2016) associazioni iscritte all'interno dell'*elenco delle Libere forme associative* che operano in diversi settori tra cui appunto alcune sono dedicate al mantenimento dei beni cittadini. Ad esempio, l'associazione Delta Saragozza (Associazione Delta Saragozza, 2016), nel suo statuto ha la precisa volontà di prendersi cura e rigenerare l'area compresa tra lo Stadio e i viali di circonvallazione di Bologna, oppure l'associazione Succede solo a Bologna (Succede solo a Bologna, 2016), che organizza eventi di carattere culturale locale ma anche eventi, come *Sgura Bulagna*, con la finalità di educare la cittadinanza ad prendersi cura del decoro urbano.

Il progetto *Collaborare è Bologna* prevede al suo interno diversi strumenti che possono essere utilizzati e consultati dai cittadini: è stata istituita una vera e propria comunità virtuale all'interno

#Creare

del sito web istituzionale dell'amministrazione dove i cittadini possono rimanere informati sulle diverse attività promosse nei riguardi della cura dei beni comuni, rimanere in contatto con associazioni e organizzazioni diffuse sul territorio, proporre *Patti di collaborazione* e consultare quelli già esistenti. Si tratta di un vero e proprio *social network* con l'intento di avvicinare i cittadini alle politiche di gestione del patrimonio urbano della città. Sempre all'interno di questa comunità è possibile consultare diverse mappe e strumenti. Infatti l'amministrazione comunale mette a disposizione, tramite una sezione *Open data* (Comune di Bologna, n.d. d) apposita, diverse categorie di dati liberamente consultabili.



Fig. 14.1: All'interno della piattaforma web Open Data del Comune di Bologna è possibile consultare "Bologna Open MAP" che permette ai cittadini di esplorare i servizi presenti sul territorio. (Credit: Comune di Bologna).

Si possono consultare dati riguardanti le delibere della giunta o l'anagrafe, ma anche la distribuzione sul territorio dei patrimoni immobiliari del comune o gli elenchi delle violazioni dei varchi di telecontrollo su determinate strade. Alcuni di questi dati è possibile visualizzarli all'interno di mappe web-GIS *opendata*,

ovvero senza vincoli di licenze, mentre altri dati vengono forniti in diversi tipi di archivi tra cui quelli con l'estensione file .csv o .shp, di conseguenza la consultazione di questi dati risulta facilitata unicamente per chi ha dimestichezza con software specifici come i fogli di calcolo o un programma GIS. Tra le mappe concernenti la collaborazione possiamo trovarne una che indica all'interno del territorio comunale l'ubicazione delle diverse associazioni o organizzazioni regolarmente iscritte all'Elenco delle Libere Forme Associative, ma anche una mappa interattiva, che illustra sul territorio tutti i progetti e i *Patti di collaborazione* attivi promossi sia da attori privati, sia dall'amministrazione stessa, anche in collaborazione di partner esterni. Questa mappa tuttavia restituisce il quadro di uno stato di fatto sui progetti in corso o realizzati senza permettere sia ai cittadini che a professionisti o tecnici, una indagine su quale impatto gli interventi abbiano nella città e nei cittadini.

Questo ultimo strumento dedicato ai cittadini è stato presentato durante gli incontri effettuati all'interno dei diversi quartieri

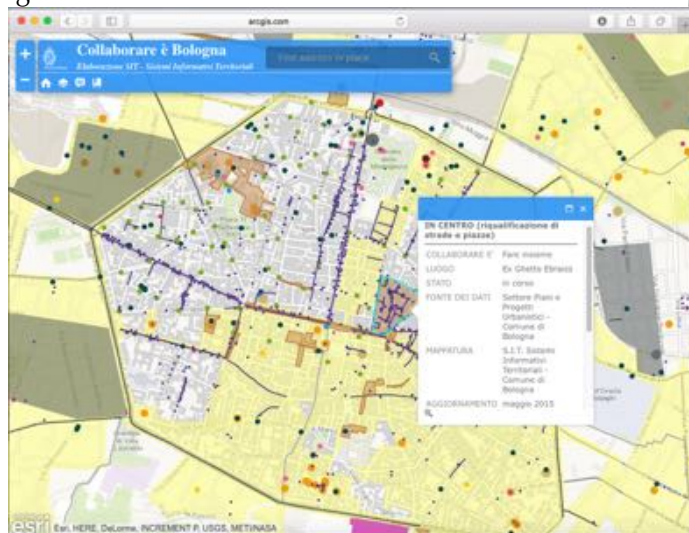


Fig. 14.2: il web-GIS "Collaborare è Bologna" permette ai cittadini di esplorare i progetti e i patti di collaborazione attivi sul territorio, senza però indagare quale impatto abbiano avuto sulla città. (Credit: Comune di Bologna).



Fig. 14.3: all'interno del progetto "Collaborare è Bologna" sono stati previsti diversi incontri con la cittadinanza al fine di coinvolgerla nell'analisi delle problematiche emergenti e nella definizione degli obiettivi progettuali mirati alla loro risoluzione. (Credit: Comune di Bologna).

cittadini. Infatti, sempre all'interno del progetto *Collaborare è Bologna*, il sindaco insieme a diversi assessori e amministratori di quartiere hanno effettuato diversi di cicli di incontri con la cittadinanza per dare ascolto ai loro bisogni e desideri in merito a determinate situazioni emerse nei diversi distretti. Gli incontri non si sono limitati unicamente all'ascolto, ma anche al coinvolgimento attivo dei partecipanti nell'analizzare e definire gli obiettivi strategici riguardanti le diverse problematiche. Successivamente sono stati effettuati ulteriori incontri dove, sulla base delle osservazioni emerse dagli incontri precedenti, la pubblica amministrazione ha presentato diversi progetti da attuare per venire incontro ai desideri emersi, come ad esempio l'istituzione di zone con limiti di velocità ridotti a 30km/h, oppure l'allargamento delle banchine delle fermate dell'autobus o anche l'installazione di nuovi corpi illuminanti per favorire una maggiore visibilità notturna nelle strade.

La pubblica amministrazione, sempre con l'intento di rimanere vicina alla cittadinanza, ha attivato ulteriori politiche: sebbene l'Urban Center rimanga il centro principale del dialogo tra l'amministrazione con i suoi progetti e i cittadini, all'interno dei *social networks* principali sono stati attivati i profili ufficiali del comune con l'intento di mantenere informati i cittadini sulle

attività promosse e fornire un primo possibile contatto con i cittadini. Inoltre l'amministrazione ha sviluppato insieme all'Urban Center di Bologna, ANCI e LabGov ovvero il Laboratorio per la governance dei beni comuni, il progetto HUB - Human Ecosystem Bologna (Urban Center Bologna, 2015), attraverso il quale ha monitorato per 4 mesi le comunicazioni all'interno dei principali *social networks* aventi come argomento la collaborazione civica. I dati raccolti hanno permesso di analizzare la sensibilità dei cittadini nei confronti della collaborazione civica, comprendere in quali zone della città questa sensibilità venga manifestata e soprattutto dare importanza ai sentimenti come il disgusto, l'amore, la sorpresa, la gioia. Sono state restituite così diverse rappresentazioni delle emozioni su una base cartografica. La metodologia utilizzata per effettuare questo monitoraggio ha compreso diversi passaggi come l'analisi del linguaggio, l'analisi emozionale e la georeferenziazione delle stesse conversazioni permettendo la costruzione di un database di dati all'interno del quale i cittadini con le loro interazioni diventano i principali sensori nei confronti delle politiche adottate dall'amministrazione comunale. Sebbene uno degli obiettivi di questo progetto è anche quello di permettere di avere una maggiore consapevolezza di sé stessi e



Fig. 14.4: il progetto "HUB- Human Ecosystem Bologna" permette di esplorare le emozioni riguardanti il tema della collaborazione a Bologna. (Credit: Comune di Bologna)

della città, come affermato da Salvatore Iaconesi (Human Ecosystem - Smart cities, smart communities, 2014b), uno dei ricercatori impegnati in questo progetto, durante la presentazione del *Report on Collaboration in Bologna*, i dati distribuiti liberamente tramite la piattaforma *opendata* del comune rimangono di difficile accesso in quanto forniti in formati di *files* che necessitano specifiche competenze per la loro lettura e analisi.

Per quanto riguarda il coinvolgimento della cittadinanza in progetti di rigenerazione e urbana sia l'amministrazione comunale che soggetti privati hanno promosso diversi laboratori al fine di redarre progetti urbani condivisi. Come è già stato visto nel primo volume, il progetto *Bella fuori* (Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna, n.d.), promosso dalla Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna, in tre diverse edizioni ha permesso alla cittadinanza non unicamente la possibilità di essere ascoltata ma anche quella di sviluppare un senso di appartenenza e creazione di qualità urbana in zone periferiche rispetto al centro cittadino. I tre progetti hanno coinvolto le centralità di Gorki a Corticella, il giardino Bentivogli a San Donato e la Croce del Biacco a San Vitale. Il cardine di questi progetti è stato il dialogo continuo tra i cittadini, gli amministratori e i progettisti attraverso il quale gli obiettivi progettuali sono emersi proprio dai cittadini



Fig. 14.5: il progetto “Bella Fuori” promosso dalla Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna ha permesso alla cittadinanza, tramite processi partecipativi, di sviluppare progetti di rigenerazione urbana condivisi in più fasi della loro elaborazione e realizzazione. (Credit: Comune di Bologna).

e raccolti successivamente dai progettisti. In questa maniera è stato possibile permettere ai cittadini di seguire le fasi di progettazione, realizzazione e successiva cura dei progetti in questione.

Similmente è stato effettuato un percorso nell'ambito della riqualificazione di via Petroni (Giovani Architetti Bologna, 2011), una strada all'interno del quartiere universitario del centro storico oggetto di diverse problematiche e dibattiti sulla convivenza di stili di vita differenti e decoro urbano. Insieme allo studio GARBo sono stati coinvolti nei diversi processi di analisi, rilievo e proposizione di idee progettuali, non solo i cittadini, ma anche i commercianti della strada. L'intervento è stato concluso durante i mesi estivi del 2016, e nonostante la rinnovata qualità urbana della strada, persistono ulteriormente delle problematiche relative alla microcriminalità e alla gestione della vita notturna universitaria. In maniera diversa invece si è svolta la progettazione per riqualificare Piazza Aldrovandi (Urban Center Bologna, 2016b). Infatti nonostante il comune di Bologna abbia avviato diverse fasi di ascolto e raccolta opinioni dal 2012 al 2015, in progetto elaborato e successivamente messo in cantiere ha scatenato forti proteste da parte della cittadinanza, in quanto si è sentita tradita nella realizzazione dei suoi bisogni e desideri (Rosato, 2016).



Fig. 14.6: nei confronti del progetto per piazza Aldrovandi i residenti hanno effettuato diverse proteste in quanto si sono sentiti traditi nella realizzazione dei propri bisogni e desideri nonostante il comune avesse avviato diverse fasi di ascolto. (Credit: il Resto del Carlino, 2016).

Viene evidenziato come nonostante le volontà del comune di coinvolgere la cittadinanza all'interno di processi progettuali, vi sia una difficoltà nel riuscire a leggere e comprendere cosa avviene all'interno dello spazio pubblico e di conseguenza quali siano i reali desideri dei cittadini.

L'amministrazione di Bologna ha promosso inoltre un nuovo progetto di *city branding* per accrescere le potenzialità di marketing territoriale della città chiamato è *Bologna*. Il lavoro coordinato dal professore Roberto Grandi (Grandi & Prospero, 2015), professore di sociologia dei processi culturali e comunicativi dell'università di Bologna, non si è concentrato sulla creazione di un marchio, ma sull'analisi delle diverse narrazioni della città da parte dei cittadini. Sono stati effettuati dei questionari, analisi semantiche sulle associazioni che vengono fatte con la parola Bologna ed è stata studiata l'immagine della città desiderata da parte dei cittadini. Ne è emerso che ogni cittadino ha caratteristiche di Bologna che preferisce e altre meno. Di conseguenza grazie ad un concorso internazionale di idee concluso nel 2013, è stato sviluppato un logo generativo capace di abbracciare tutte le possibili descrizioni della città. La finalità di questa operazione è quella di permettere a tutti i cittadini di riconoscersi all'interno della comunità e di una sua immagine identificativa. Durante il convegno internazionale *Cities for people: place making and place branding*, all'interno dell'ottava edizione di festival del turismo responsabile *IT.A.CA' migranti e viaggiatori: festival del turismo responsabile* tenutosi a Bologna a maggio 2016 (Urban Center Bologna, 2016), Massimo Giovanardi, docente di marketing dell'università di Leicester, ha dimostrato, grazie ai recenti eventi sportivi che hanno coinvolto nel 2016 la città inglese, come il marketing urbano che si basa unicamente su un logo possa decadere quando la cittadinanza inizia spontaneamente a riconoscersi attraverso valori differenti da quelli veicolati dal logo. Se inizialmente la città di Leicester si identificava come la città di Riccardo Terzo, successivamente si identificava come la città patria della squadra di calcio che nel 2016 vinse il campionato nazionale.

Il marchio è *Bologna* permette dunque a chiunque la sua personalizzazione tramite la piattaforma web (è Bologna, n.d.) dove è possibile aggiungere una parola per completare la frase che descriva la città. Grazie ad un alfabeto di simboli creato dall'analisi delle caratteristiche peculiari di Bologna, si genera un logo differente e adattato al tipo di narrazione che si vuole effettuare.

La città di Bologna è terreno anche di sperimentazioni di coinvolgimento sociale, come già evidenziato nei volumi precedenti. La Social Street di via Fondazza (Social Street, 2013), che tramite un gruppo Facebook, permette ai residenti della strada di avere cura e accrescere la qualità urbana e il senso di vicinato tramite piccole azioni come l'affissione di una bacheca di vicinato o l'affissione di poesie sotto i portici. E' stata vista inoltre anche l'esperienza del gruppo di *guerrilla gardening* portata avanti dal gruppo Terra di Nettuno (Terra di Nettuno, n.d.), il quale tramite azioni di giardinaggio non autorizzato si prendono cura di aiuole abbandonate. Questa attività tuttavia ha generato la formazione di attriti tra l'amministrazione comunale e il gruppo di cittadini in questione (Corriere di Bologna, 2016c), come nel caso di Donata, un'aiuola presente a Porta di San Donato, che recentemente è stata oggetto di sbancamento per favorire i lavori infrastrutturali del trasposto pubblico locale.

Infine, a partire dal 2011 l'amministrazione ha promosso una serie di politiche all'interno del progetto denominato *Di nuovo in centro* (Prospero, 2014), con lo scopo di migliorare la vivibilità del centro storico di Bologna e la qualità dei suoi spazi pubblici. Queste politiche si sono concentrate sulla realizzazione di percorsi di accesso al centro storico, la creazione dei T-days ovvero la pedonalizzazione durante i weekend e i giorni festivi delle vie centrali (via Rizzoli, via Ugobassi e via Indipendenza) del cuore del centro storico che insieme formano la cosiddetta T, al fine di favorire una ritrovata urbanità e qualità dello spazio pubblico. Sono stati previsti anche interventi di riqualificazione di alcuni spazi pubblici chiave del centro storico, come la

valorizzazione del Ghetto Ebraico, il riordino e riassetto di Piazza di Porta Ravegnana e Piazza delle Mercanzie, riscontrando a volte il dissenso dell'opinione pubblica. Questo progetto infatti è stato realizzato tramite l'utilizzo di informazioni riguardanti le modalità di accesso e fruizione del centro storico senza indagare approfonditamente i bisogni e i desideri dei cittadini. Per questo motivo l'amministrazione auspica ad un maggior coinvolgimento da parte dei cittadini e operatori economici privati considerando fondamentale questo tipo di collaborazione nella buona riuscita del progetto.

In conclusione la città di Bologna sta promuovendo diverse politiche per coinvolgere la cittadinanza, ponendo l'attenzione sulla qualità e la vita urbana e tentando di stimolare un rinnovato senso di appartenenza nei cittadini. Questi intenti vengono confermati anche da recenti dichiarazioni del sindaco (la Repubblica, 2016), quando afferma di voler effettuare una ricognizione delle corsie preferenziali presenti sul territorio e successivamente riorganizzare il loro funzionamento per fornire non solo una maggiore flessibilità ma anche tempo libero ai cittadini. Tuttavia non sempre i risultati sono stati quelli auspicati. Nonostante l'apertura alla cittadinanza per quanto riguarda le informazioni e i dati, oppure nei confronti dei processi partecipativi incentrati sulla formulazione di proposte per migliorare la qualità urbana e della vita pubblica, emergano delle difficoltà nella comprensione dei diversi linguaggi e saperi da entrambi i protagonisti del dialogo.

Viene a mancare un punto d'incontro in cui sia la cittadinanza che l'amministrazione, insieme a professionisti e tecnici, possano effettuare analisi e riflessioni critiche sugli usi dello spazio pubblico, la vita pubblica e le loro evoluzioni nel tempo tramite un linguaggio accessibile al fine di realizzare progetti urbani realmente condivisi.

15 | Il Codice di Bologna *The Bologna Code*

Per poter studiare la percezione della vita pubblica e come vengono vissuti gli spazi pubblici a Bologna, si è deciso in primo luogo di creare il Codice di Bologna. Come è stato visto nel capitolo 11 sul codice della città nel volume 2 #Sentire, ogni città può avere un suo codice: una serie di riti e modi di vivere la città e i suoi spazi, la cui percezione significa saperli leggere e prenderne coscienza; di conseguenza ogni città ha il proprio codice che non può essere utilizzato per descrivere altre realtà urbane.

Nel realizzare questo codice si è deciso di seguire un metodo di ricerca empirica basata principalmente sull'osservazione. I riferimenti utilizzati come spunto metodologico si possono ritrovare nell'osservazioni empiriche condotte da Jan Gehl (1970) e lo spirito investigativo di Jane Jacobs (1961).

La metodologia seguita si è basata sul descrivere le situazioni più ricorrenti durante la vita pubblica di tutti i giorni in città. La descrizione si basa sul fatto che una determinata situazione si verifichi più volte in diverse giornate, e non vuole determinare in alcun modo in quale maniera la situazione in esame possa contribuire ad una percezione positiva o negativa dello spazio pubblico. Infatti per poter determinare questo aspetto si è consci che l'attività di descrizione delle situazioni nelle sue dinamiche intrinseche, dovrà essere oggetto di ulteriori approfondimenti da parte di altre discipline, come la psicologia urbana, l'antropologia o la semiotica.

Le situazioni analizzate in questo studio sono in un numero non esatto: sono state analizzate volutamente 51 situazioni in quanto vi è la consapevolezza che non è possibile esaurire la totalità della vita pubblica di Bologna in così poche schede analitiche. Un numero non preciso di analisi lascia intendere che in momenti successivi sarà sempre possibile trovare ulteriori situazioni che si aggiungeranno a quelle prese in esame in questa

sede, arricchendo e dettagliando ulteriormente come viene vissuto lo spazio pubblico.

In questa analisi è stata presa in considerazione la vita pubblica che avviene principalmente negli spazi pubblici aperti del centro storico e della prima periferia, ben consapevoli non solo che ci sono aspetti della vita pubblica che avvengono anche all'interno di spazi pubblici chiusi, ad esempio nel caso di gallerie, mercati o altri luoghi di socialità come la Sala Borsa, ma anche del fatto che l'analisi di situazioni che emergerebbero da rilievi effettuati in periferia restituirebbero una eventuale descrizione differente. Si è tenuto in considerazione, inoltre, che diversi fattori influiscono in maniera significativa nel modo di utilizzare lo spazio pubblico, ad esempio l'aspetto meteorologico, inteso non solo in relazione alle temperature giornaliere, ma anche alle differenti stagioni. La maggior parte delle situazioni rilevate e di seguito analizzate, sono state osservate durante un arco temporale che parte da maggio e finisce a settembre 2016. Questo significa che alcune di queste situazioni trovano la loro genesi nella componente primaverile-estiva dell'anno. Un altro fattore che bisogna considerare, soprattutto per quanto riguarda i tre diversi rilievi condotti nella sequenza urbana di via Zamboni presa in esame, di cui se ne parlerà nel capitolo successivo, riguarda l'influenza delle attività delle diverse sedi dell'Università di Bologna. Infatti nei mesi estivi, indicativamente da luglio fino a metà settembre, la vita pubblica nella zona universitaria varia, in quanto molti studenti fuorisede tornano alle loro città di provenienza, di fatto *svuotando* in parte la città universitaria e riducendo l'incidenza di alcune situazioni o permettendo una maggiore incidenza di altre.

Sono state effettuate diverse passeggiate in città con un atteggiamento che non ricadesse a quello del *flâneur* esaminato da Amin e Thrift (2001), effettuando alcune soste in spazi particolari, come le fermate dell'autobus, gli ingressi a zone pedonali. Durante queste passeggiate è stata riportata l'osservazione scomponendola in azioni semplici. Successivamente sono state effettuate delle ulteriori passeggiate di controprova per verificare la ricorrenza delle situazioni

individuate oppure scartare quelle meno significative o affette da giudizi soggettivi. Questa fase è avvenuta insieme al contributo di James Arteaga, tirocinante all'interno del progetto *New Paradigm / New Tools* coordinato da CIMS - Immersive Media Studio della Carleton University (Ottawa, Canada) e svolto in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture con sede a Bologna, con la finalità di uno studio approfondito sulla città europea con la finalità di uno studio approfondito sulla città europea, con particolare attenzione al centro storico di Bologna.

Rimane da tenere in considerazione in ogni caso, che il lavoro di seguito illustrato è stato effettuato da chi scrive, quindi in singolo e in un tempo limitato a disposizione. Di conseguenza si è consapevoli che, seppur si è cercato di mantenere una visione distaccata da *osservatore esterno* anche grazie a diversi incontri con James Arteaga, le analisi effettuate possono contenere una componente soggettiva influenzata dalla propria esperienza di vita pubblica nella città di Bologna. Un buon livello di oggettività la si può ottenere grazie ad un lavoro di gruppo formato da un numero eterogeneo di persone, sia per età che per professione o background culturale.

Successivamente si è proceduto ad una analisi critica dei comportamenti emersi in ogni situazione ed è stata effettuata una mediazione tra la situazione medesima, intesa come azione bottom-up, e l'eventuale presenza dell'intervento del comune di Bologna o di altri enti, azione top-down, indagando se e in quale maniera incontri le esigenze dei cittadini. In questa maniera si vuole dimostrare come non solo le situazioni descrivono in maniera analitica la vita in città ma possono avere un legame stretto con azioni che provengono dall'alto.

Ogni scheda che descrive una situazione si presenta con un breve testo descrittivo accompagnato da uno schema che ne descrive i caratteri principali e da foto effettuate in diverse occasioni a seguito di osservazioni sul campo dei comportamenti in esame.

#Creare

Nel descrivere le diverse sfaccettature di Bologna, si è deciso infine di suddividere le diverse situazioni in tre diverse macro-categorie, per meglio classificarle e per una identificazione più semplice. A loro volta le macro-categorie sono state suddivise in diverse sotto-categorie per descrivere al meglio determinati aspetti della vita pubblica. Di conseguenza alcune situazioni prese in esame possono rientrare in diverse categorie, proprio a dimostrazione che nonostante vi sia il tentativo di codificare in elementi semplici le percezioni della vita pubblica negli spazi pubblici, come definite da Darko Radovich (2004) non misurabili, alcuni di questi aspetti sono il risultato imprescindibile di diversi fattori.

Le macro-categorie individuate sono:

- **Socialità** - In questa categoria sono state individuate tutte quelle situazioni che nascono dall'interazione spontanea tra i cittadini. Descrivono sfumature del comportamento umano all'interno dello spazio pubblico. Sono state individuate a loro volta le seguenti sotto-categorie:
 - *Sedersi* - Tutte le attività in cui i cittadini si siedono;
 - *Fermarsi* - Tutte le attività in cui i cittadini si fermano o sostano per brevi periodi;
 - *Ristorarsi* - Tutte le attività in cui i cittadini mangiano;
 - *Umarells* - Tutte le attività che riguardano le persone anziane, che in bolognese sono chiamate *umarells*;
 - *Festa!* - Tutte le attività che comprendono diversi eventi o occasione di socialità collettiva.
- **Mobilità** - In questa categoria sono state individuate quelle situazioni che riguardano la mobilità dei cittadini con qualsiasi mezzo. Anche in questo caso vengono descritte delle sfumature della città che però riguardano unicamente il mondo della carreggiata stradale. All'interno sono state individuate le seguenti sotto-categorie:
 - *Rallentare e sostare* - Vengono qui raccolte tutte quelle situazioni che influiscono sul traffico rallentandolo;

- *Parcheggi* - Sono qui raccolte tutte le situazioni in cui lo spazio pubblico viene utilizzato per sostare i mezzi di trasporto privati dei cittadini;
- *Biciclette* - Vengono raggruppate qui quelle sfumature della vita pubblica che riguarda i ciclisti;
- *Traffico* - In questa categoria vengono descritte quelle situazioni che influenzano il traffico veicolare in relazione a diversi comportamenti.
- **Ambiente** - In questa categoria vengono raggruppate tutte quelle situazioni che si relazionano in particolar modo con l'ambiente in senso lato, anche in riferimento ai servizi e agli usi dell'ambiente costruito. In questo caso sono state individuate le seguenti sotto-categorie:
 - *Meteo* - In questa categoria si trovano quelle situazioni che sono influenzate dalle condizioni meteorologiche;
 - *Servizi* - Vengono qui raggruppate quelle situazioni che si relazionano con i servizi pubblici dell'amministrazione comunale;
 - *Usi e trasformazioni non convenzionali* - Sono qui raccolte quelle sfumature della vita pubblica che in modi non prestabiliti riempiono lo spazio pubblico di Bologna.

Infine nelle schede delle singole percezioni sono stati indicati i riferimenti necessari al futuro inserimento delle schede stesse all'interno di una cartografia georeferenziata, facilitando così l'individuazione immediata del *layer* di appartenenza.

Di seguito si può consultare uno schema più dettagliato delle diverse categorie e le situazioni. Accanto ad ogni situazione è stato assegnato un codice alfanumerico utile per il riconoscimento della situazione all'interno delle categorie e all'interno della futura mappatura.

A – Socialità

1. Sedersi

Un caffè all'aperto	A1.1
Un caffè sotto i portici	A1.2
La panchina improvvisata	A1.3
Godersi il gelato	A1.4
Gli umarell si siedono	A1.5
L'invito della panchina	A1.6
L'invito della terra	A1.7

2. Fermarsi

Gli artisti di strada	A2.1
La fontana Wi-Fi	A2.2
I punti di ritrovo a 4 ruote	A2.3
Le chiacchiere da strada	A2.4
La rassegna stampa	A2.5
L'uscita da scuola	A2.6
Aspettando l'autobus	A2.7
Io dico la mia	A2.8

3. Ristorarsi

Un caffè all'aperto	A3.1
Un caffè sotto i portici	A3.2
Lo spuntino di mezzanotte	A3.3
Il bar aperto tutta notte	A3.4
Godersi il gelato	A3.5

4. Umarells

Gli umarells si siedono	A4.1
Gli umarells e il caldo	A4.2
Io dico la mia	A4.3
Gli umarells e i cantieri	A4.4

5. Festa!

E' qui la festa?	A5.1
Gli eventi in piazza	A5.2
La festa di strada	A5.3
Pop-up party	A5.4

B - Mobilità

1. Rallentare e sostare

Le buche per strada	B1.1
Il cantiere stradale	B1.2
La consegna delle merci	B1.3
I punti di ritrovo a 4 ruote	B1.4
Poco tempo per parcheggiare	B1.5

2. Parcheggi

La bici al palo	B2.1
Il parcheggio selvaggio	B2.2
Il parcheggio selvaggio, la vendetta	B2.3
I motorini come margherite	B2.4
L'amore libero	B2.5

3. Biciclette

La bici al palo	B3.1
La ciclabile in crisi d'identità	B3.2
Tenere viva la memoria	B3.3
2 ruote vs 4 ruote	B3.4

4. Traffico

L'attraversamento spericolato	B4.1
La scorciatoia spericolata	B4.2
La griglia di partenza	B4.3
Il sole bacia i colli	B4.4
L'uscita da scuola	B4.5

C - Ambiente

1. Meteo

Un caffè all'aperto	C1.1
Un caffè sotto i portici	C1.2
La pioggia e i portici	C1.3
Il sole bacia i colli	C1.4
I portici freschi	C1.5

2. Servizi

Il rusco all'aperto	C2.1
La raccolta differenziata	C2.2
Che buio!	C2.3
Camminare al buio	C2.4
Dove lo butto?	C2.5

3. Usi e trasformazioni non convenzionali

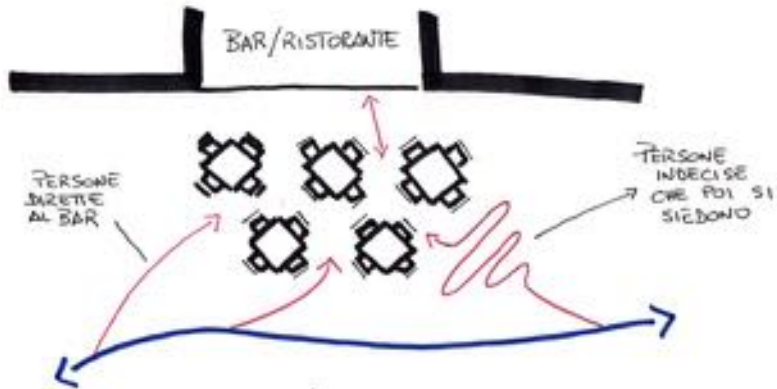
La street-art	C3.1
Pubblico/privato	C3.2
I bagni improvvisati	C3.3
Il fascio d'erba	C3.4
Vietato fumare	C3.5
L'amore libero	C3.6

Un caffè all'aperto

A1.1 - A3.1 - C1.1

Socialità - Ambiente

Sedersi - Ristorarsi – Meteo



Schema 15.1: flussi pedonali nelle vicinanze dei tavolini.

Fig 15.1: piazza Santo Stefano, pomeriggio: clienti di un bar si gustano una consumazione all'aperto godendo della vista sul complesso delle Sette Chiese. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig 15.2: piazza Verdi, mattino: clienti di un bar si gustano una consumazione all'aperto. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se un ristorante o un bar si affacciano su uno spazio pedonale, è probabile che vengano allestiti dei tavolini all'esterno per invogliare i passanti a fermarsi e consumare qualche bevanda. Da gennaio 2014 l'amministrazione comunale ha redatto un nuovo regolamento per l'occupazione del suolo pubblico ad uso ristorativo uniformando le tipologie di dehor utilizzabili e fornendo agevolazioni per i commercianti: sono state accolte in questa maniera il 90% di 550 richieste pervenute. Gli esercizi pubblici, nel caso in si affaccino su una strada carrabile, possono allestire un dehor per la clientela dotandoli di riscaldamento e di Wi-Fi gratuito, sottraendo degli stalli per la sosta delle auto. La presenza in strada di tavolini di un locale rallenta la velocità del flusso di passaggio pedonale e crea una potenziale situazione di pausa.

MUP web-GIS: layer Sedersi, layer Ristorarsi, layer Meteo.

Fonte:

Matteo Lepore (2014), *Dehor Bologna: nuovi emendamenti al regolamento approvati*.

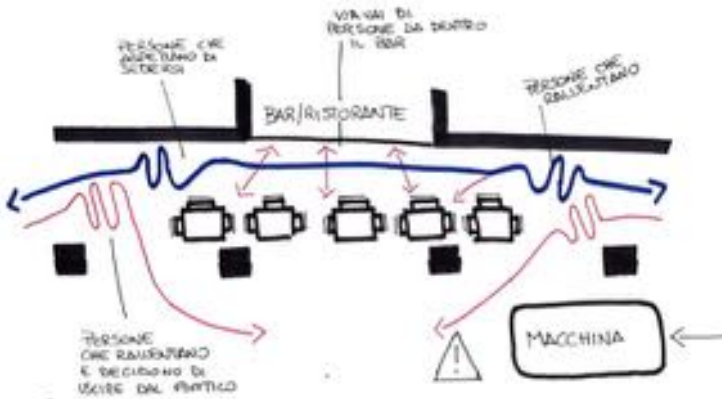
Disponibile a:

<https://matteolepore.it/2014/02/25/dehor-bologna-nuovi-emendamenti-al-regolamento-approvati/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Un caffè sotto i portici

A1.2 - A3.2 - C1.2

Socialità - Ambiente
Sedersi - Ristorarsi - Meteo



Schema 15.2: flussi pedonali nelle vicinanze di tavoli sotto il portico.



Fig 15.3: via Cartoleria, mattino: clienti di un bar si gustano una consumazione al riparo del portico. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig 15.4: piazza Verdi, mezzogiorno: clienti di un bar e passanti in una convivenza difficile. (Credit: Valerio Francia 2016).

Se un esercizio pubblico è situato all'interno di un portico, capita che vengano allestiti dei tavolini sotto il portico. Il portico fornisce un riparo dal sole o dalle intemperie durante tutto l'anno. L'amministrazione comunale riconoscendo l'importanza del patrimonio culturale dei portici ha avviato il *progetto portici*, attraverso il quale vuole valorizzare e incentivare azioni di cura in collaborazione con associazioni di cittadini che a titolo volontario riqualificano questo bene. Nel 2006 i portici di Bologna sono stati inseriti nella lista di candidatura come Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco. Il passaggio pedonale è sempre assicurato. Tuttavia la presenza di tavolini di un locale sotto un portico, in determinate ore di punta o in strade molto passeggiate, può creare un ingorgo pedonale: se c'è troppa gente, si creano rallentamenti pedonali e chi ha fretta si riversa in strada, rallentando a loro volta il traffico veicolare.

MUP web-GIS:
layer Sedersi,
layer Ristorarsi,
layer Meteo.



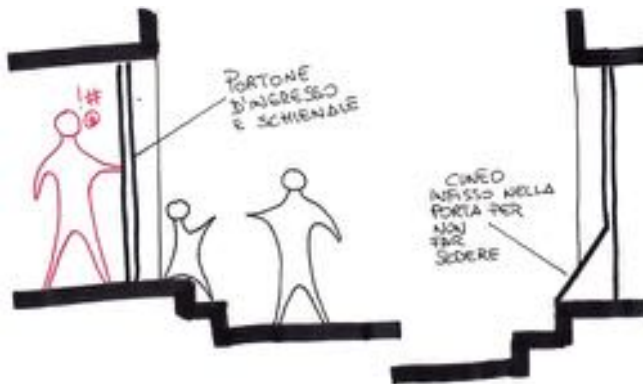
Fonte:
Comune di Bologna (2013), *Progetto Portici*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/news/progetto-portici> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La panchina improvvisata

A1.3

Socialità

Sedersi



Schema 15.3: problema e soluzione visti dal punto di vista dei proprietari degli immobili.

Fig. 15.5: via Petroni, sera: ragazzi si siedono su un gradino di portone per fare due chiacchiere. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.6: piazza Santo Stefano, pomeriggio: cittadini e turisti si siedono sul gradino del portico per godere dei raggi del sole e della vista sul complesso delle Sette Chiese. (Credit: Valerio Francia 2016).

Può capitare di aver bisogno di sedersi, magari perchè al telefono oppure per fare due chiacchiere con qualche amico o più semplicemente per aspettare qualcuno. Se nelle vicinanze non ci sono panchine o sedute, i gradini offrono un'ottima alternativa a questa mancanza. Possono essere gradini di un portico ma anche gradini di un ingresso di un palazzo. A volte però i proprietari dei palazzi non sono contenti di trovare qualcuno seduto che gli intralcia il passaggio, evidenziando così come questa situazione spesso avviene in aree di transizione tra aree pubbliche e private lasciando pochi strumenti capaci di contrastare questa situazione, se non quello di installare un cuneo anti-bivacco da parte dei privati.

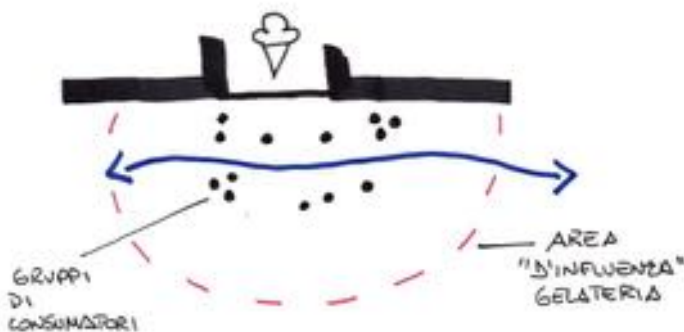
MUP web-GIS:
layer Sedersi.



Godersi il gelato

A1.4 - A3.5

Socialità
Sedersi - Ristorarsi



Schema 15.4: flussi pedonali e area d'influenza attorno a una gelateria.

Fig. 15.7: via degli Orti, pomeriggio: cittadini che si gustano il gelato fuori dalla gelateria grazie alle panchine messe a disposizione dalla gelateria. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.8: via Calzolerie, pomeriggio: ragazzi si gustano un gelato seduti fuori dalla gelateria creando un momento di aggregazione. (Credit: il Resto del Carlino 2013).



Molte gelaterie hanno sede a Bologna, questo è un tratto caratteristico della città, tanto che l'Urban Center riconoscendo questo valore ha deciso di creare un logo specifico tramite la piattaforma è Bologna una volta rilevato il maggiore interesse da parte dei turisti nei confronti del gelato. Mangiare un gelato diventa quasi un momento liturgico, infatti chi si compra un gelato preferisce gustarselo con calma, prendendosi una pausa. Per fare questo si ferma, magari si siede, nelle vicinanze di una gelateria o su panchine messe a disposizione dalla gelateria stessa. In determinati orari della giornata, come gli orari dei pasti, ma anche durante il pomeriggio come momento merende, si possono trovare molte persone intente a gustarsi un gelato.

MUP web-GIS: layer Sedersi, layer Ristorarsi.

Fonte:

-Corriere di Bologna (2015), Bologna città del gelato. Adesso lo dice anche un logo, *Corriere di Bologna*, 22 Settembre. Disponibile a:

<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2015/22-settembre-2015/bologna-citta-gelato-adesso-dice-anche-logo--2301955090944.shtml> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Gli umarells si siedono

A1.5 - A4.1

Socialità
Sedersi - Umarells



Schema 15.5: umarell seduto.



Fig. 15.9: mura di Porta D'Azeglio, mattino: umarell con accompagnatrice seduto per godersi una pausa e riposarsi. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.10: piazza Aldrovandi, pomeriggio: donna anziana seduta per riposarsi ed effettuare una telefonata. (Credit: Valerio Francia 2016).



Gli umarells (omarelli in dialetto, o meglio, gli anziani), per via della loro età o di eventuali affaticamenti fisici, necessitano di sedersi, per riposarsi, osservare, cercare compagnia tra i passanti. L'attenzione agli anziani necessita di progetti all'interno del contesto urbano secondo il principio dell'Universal Design, ovvero con l'obiettivo di favorire l'accessibilità e la fruibilità degli arredi urbani a tutte le categorie di cittadini. L'amministrazione comunale ha diverse politiche di sostegno agli anziani, tra cui anche i servizi riguardanti l'accessibilità.

MUP web-GIS: layer Seders, layer Umarells

Fonte:

-Comune di Bologna (n.d.), *Anziani over 65*. Disponibile a: <http://www.iperbole.bologna.it/sportello sociale/servizi/672/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

L'invito della panchina

A1.6

Socialità
Sedersi



Schema 15.6: possibili azioni intraprese dai cittadini nelle vicinanze di panchine.

Fig. 15.11: piazza Santo Stefano, pomeriggio: cittadini si siedono sulle panchine per chiacchierare o leggere. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.12: piazza Minghetti, mattina: cittadini seduti sulle panchine intenti a chiacchierare, ascoltare musica e leggere. (Credit: Valerio Francia 2016).



Panchine, sedute, sedie e simili vengono utilizzate spesso nell'arredo urbano, e ultimamente vengono inserite negli interventi di nuove pedonalizzazioni o anche più semplicemente di riordino urbano. Non sempre però l'installazione di questo tipo di arredo urbano riceve il consenso da parte della cittadinanza, che a sua volta scatena accese polemiche, come nel caso dell'apposizione dei cubi in Piazza di Porta Ravegnana. La presenza di una panchina comunque attrae le persone che devono aspettare, effettuare una chiamata, consultare documenti o libri, molto più semplicemente anche avere una sosta. Significativo come in piazza Verdi la volontà di usare i blocchi di granito per sedersi, spinge i cittadini a spostarli nella posizione più conveniente in quel determinato frangente.

MUP web-GIS: layer Sedersi.

Fonte:

-Marrese, E. (2015), Bologna, l'architetto che ha inventato i cubi: "Li rifarei uguali, aspettate a giudicarli", *la Repubblica Bologna*, 15 Dicembre.

Disponibile a:

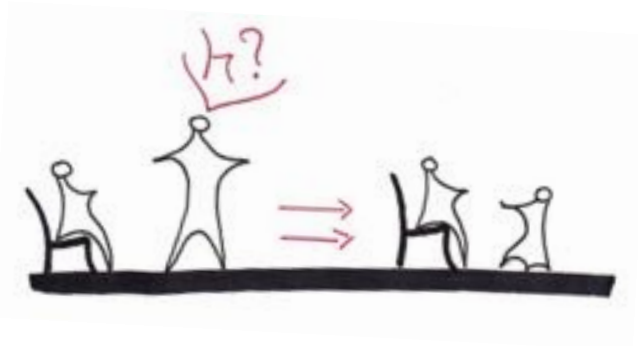
http://bolona.repubblica.it/cronaca/2015/12/15/news/bologna_l_architetto_ch_e_ha_inventato_cubonia_li_rifarei_uguali_aspettate_a_giudicarli_-129485356/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

L'invito della terra

A1.7

Socialità

Sedersi



Schema 15.7: esemplificazione della ricerca di un posto a sedere.

Fig. 15.13: piazza Verdi, mattina: ragazza chiacchiera con un amico seduta per terra in mancanza di ulteriori sedute. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.14: piazza Aldrovandi, notte: ragazzi seduti a chiacchierare sulla rampa che porta agli accessi ai portoni d'ingresso dell'immobile. (Credit: Valerio Francia 2016).



A volte alcuni spazi pubblici sono molto affollati e la gente ama rimanere in compagnia. Tuttavia non sempre ci sono abbastanza sedute per permettere a tutti di sedersi e sostare in quel determinato spazio pubblico. Per questo motivo, adeguandosi, alcune persone si siedono per terra senza farsi problemi.

Accade in maniera disinvolta soprattutto nelle aree ad uso universitario e nelle manifestazioni di grande socialità urbana, dove avvengono momenti di coinvolgimento emozionale come ad esempio durante la rassegna estiva *Il cinema ritrovato* che si tiene in Piazza Maggiore.

Significativa inoltre è la realizzazione in Piazza Verdi di blocchi granito da utilizzare come sedute: non riuscendo a soddisfare l'esigenza di sedute, la tendenza delle persone è rimanere in piazza e conseguentemente di sedersi per terra.

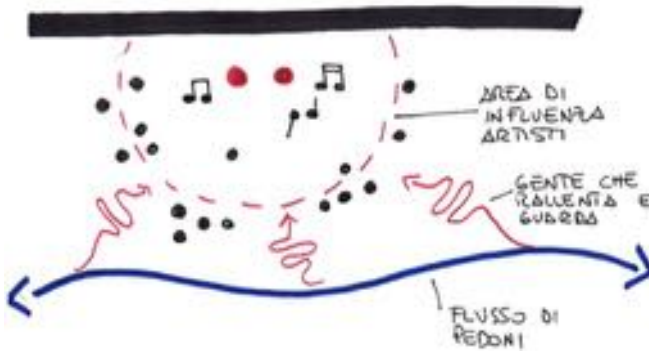
MUP web-GIS: layer Sedersi.

Gli artisti di strada

A2.1

Socialità

Fermarsi



Schema 15.8: flussi pedonali e area d'influenza creata dagli artisti di strada:

Fig. 15.15: portico del Pavaglione, pomeriggio: passante si ferma a fare due chiacchiere con un suonatore di sassofono. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.16: Piazza Maggiore, mattina: passanti si fermano ad ascoltare giovani buskers. (Credit: Valerio Francia 2016).



Gli artisti di strada, o anche noti come buskers, amano fermarsi negli spazi pubblici più frequentati per potersi esibire, oppure semplicemente allenarsi nelle proprie esibizioni sia musicali che artistiche o ginniche. Nel fare questo i passanti si incuriosiscono, si fermano e osservano o ascoltano. A volte qualcuno lascia un piccolo obolo. Diventa un piccolo momento di distensione e di pausa che rallenta il flusso di gente che cammina. Questo tipo di attività è stata recentemente valorizzata seguito della realizzazione del progetto T-days, istituendo un regolamento per favorire una turnazione dei buskers e per evitare che a determinati orari si creino rumori molesti, tuttavia ad oggi manca una politica di informazione adeguata in quanto alcuni artisti provengono da fuori città e si posizionano in luoghi non ritenuti idonei.

MUP web-GIS: layer Fermarsi.

Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *Artisti di strada, la Giunta individua 12 aree dove sarà possibile suonare amplificati*. Disponibile a:

<http://www.comune.bologna.it/news/artisti-di-strada-la-giunta-individua-12-aree-dove-sar-possibile-suonare-amplificati> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La fontana Wi-Fi

A2.2

Socialità

Fermarsi



Schema 15.9: possibili attività intraprese dai cittadini nell'area d'influenza Wi-Fi.

Fig. 15.17: piazza Maggiore, mattino: turisti seduti sul sagrato di San Petronio, usufruiscono del Wi-Fi gratuito. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.18: piazza Verdi, pomeriggio: cittadini seduti a usufruire del Wi-Fi gratuito. (Credit: Valerio Francia 2016).



Oggigiorno i cellulari sono sempre più indispensabili, come il traffico internet. Per questo motivo il comune di Bologna ha messo a disposizione punti dove il Wi-Fi è gratuito e ha incentivato gli esercizi commerciali a favorire l'utilizzo del proprio Wi-Fi contribuendo così a creare delle condizioni per l'interazione social; insieme ad altre politiche di smart-governance Bologna è prima in classifica come smart city in Italia. Grazie a questo servizio molte persone, a corto di traffico internet oppure turisti, possono rimanere connessi senza problemi: si creano gruppi di persone che nonostante si trovino vicine siano in realtà sconosciute, ma tutti accomunati dall'utilizzo del Wi-Fi gratuito.

MUP web-GIS: layer Fermarsi.

Fonte:

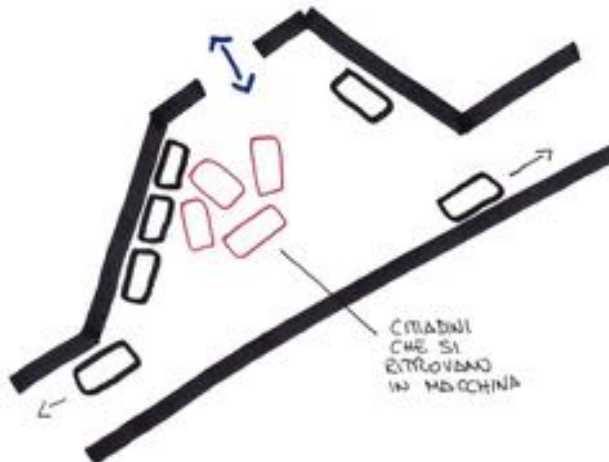
-D'Alessandro, J. (2016), Smart City Index 2016: Bologna, Milano e Torino le più tecnologiche d'Italia, *la Repubblica Bologna*, 15 Marzo. Disponibile a: http://www.repubblica.it/tecnologia/2016/03/15/news/smart_city_index_2016_bologna_in_testa_con_milano_e_torino-135527375/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

I punti di ritrovo a 4 ruote

A2.3 - B1.4

Socialità - Mobilità

Fermarsi - Rallentare e sostare



Schema 15.10: possibili raggruppamenti temporanei di automobili.

Dove c'è uno spazio pubblico asfaltato ma la cui destinazione non è certa, questo può assumere diverse funzioni. Ad esempio nelle ore di punta può aiutare a smaltire il traffico, oppure nelle ore in cui c'è meno traffico possono diventare un punto di ritrovo per i cittadini che vogliono incontrarsi senza dover parcheggiare le automobili troppo lontane. Infatti il punto di ritrovo è al tempo stesso parcheggio e spazio per incontrarsi e chiacchierare.

MUP web-GIS: layer Fermarsi, layer Rallentare e sostare.



Pag. successiva, Fig. 15.29: incrocio via Codivilla con via Putti, pomeriggio: normale flusso di traffico veicolare. (Credit: Valerio Francia 2016).



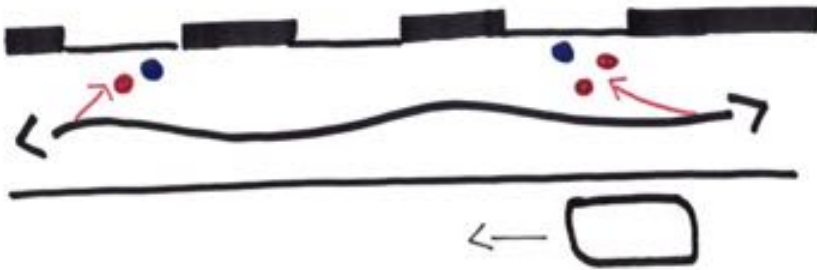
Pag. successiva, Fig. 15.20: incrocio via Codivilla con via Putti, notte: cittadini radunatisi con le proprie automobili per chiacchierare. (Credit: Valerio Francia 2016).

Le chiacchiere da strada

A2.4

Socialità

Fermarsi



Schema 15.11: flussi pedonali nelle vicinanze di commercianti amichevoli.

Fig. 15.21: via XXI Aprile 1945, pomeriggio: commerciante chiacchiera con clienti abituarini fuori dal proprio negozio. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag- successiva, Fig. 15.22: via Castiglione, mattino: commerciante sulla porta del proprio negozio che chiacchiera con un passante. (Credit: Valerio Francia 2016).

A volte un commerciante amichevole e conosciuto dai residenti e da altri commercianti saluta e viene salutato dai passanti, generando un lento flusso di passeggio. Con un piccolo gesto come quello di salutare, i passanti si fermano qualche secondo o anche di più, per scambiarsi qualche commento o qualche chiacchiera. Si creano forti legami non solo commerciante-cliente ma anche tra persone e vicini di casa. Il comune di Bologna nel 2015 ha avviato uno studio per riqualificare e valorizzare i mercati rionali permanenti, riconoscendo al loro interno l'importanza di dinamiche umane importanti per contribuire ad un senso di comunità, a cui sono seguite delibere per la riqualificazione di alcuni di questi mercati.

MUP web-GIS: layer Fermarsi.



Fonti:

-Comune di Bologna (2015), *Mercati rionali permanenti. Analisi e proposte per un programma di riqualificazione e valorizzazione*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/Mercati%20rionali,%20analisi%20e%20proposte%20di%20riqualificazione%20e%20valorizzazione.pdf> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

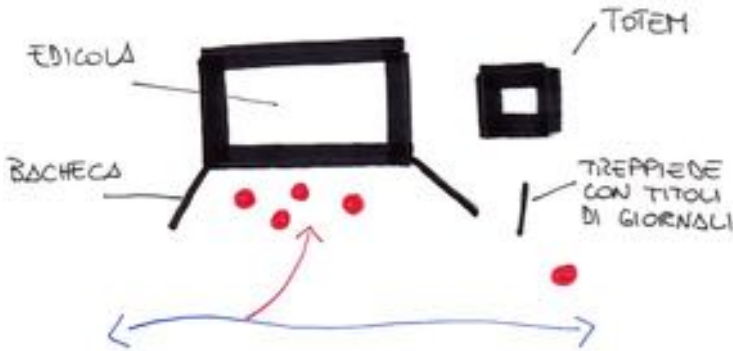
-Comune di Bologna (2016), *Riqualificazione mercati rionali di via Toscana e via Vittorio Veneto*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/riqualificazione-mercato-rionali-di-toscana-e-vittorio-veneto> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La rassegna stampa

A2.5

Socialità

Fermarsi



Schema 15.12: flussi pedonali nelle vicinanze di un'edicola.

Fig. 15.23: via Oriani, mattino: cittadini si confrontano su recenti fatti politici mentre comprano i quotidiani. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.24: via Santo Stefano, mattino: gruppi di cittadini comprano i quotidiani scambiando qualche opinione sui fatti del giorno. (Credit: Valerio Francia 2016).



L'edicola per i giornali non rimane solo un esercizio commerciale dove comperare i quotidiani o i periodici in generale. Diventa un punto di ritrovo per commentare i fatti della giornata e poter fare un confronto delle proprie idee con quelle degli altri. L'edicolante infatti diventa moderatore ma anche depositario di diversi saperi e gusti personali. Vista la crisi attraversata da questo genere di esercizio commerciale, l'amministrazione comunale ha rilasciato il permesso agli edicolanti di vendere anche bibite o i ticket per l'ingresso alla zona a traffico limitato.

MUP web-GIS: layer Fermarsi.

Fonti:

-Il resto del Carlino (2015), Edicole e tabaccai venderanno i ticket per l'accesso alla Ztl, *Il Resto del Carlino*, 19 Marzo. Disponibile a: <http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/edicole-tabaccai-vendita-ticket-ztl-1.774109> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

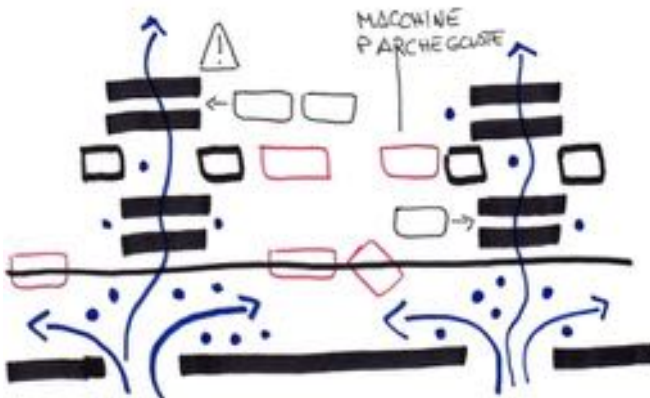
-la Repubblica Bologna (2014), Sciopero delle edicole, Sinagi "A Bologna ha aderito un giornalista su due", *la Repubblica Bologna*, 01 Dicembre. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2014/12/01/news/sciopero_delle_edicole_sinagi_a_bologna_ha_aderito_un_giornalaio_su_due-101889121/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016]

L'uscita da scuola

A2.6 - B4.5

Socialità - Mobilità

Fermarsi - Traffico



Schema 15.13: flussi degli studenti in uscita dalla scuola e del congestionamento stradale.

Fig. 15.25: porta Castiglione, mezzogiorno: automobili in doppia fila di genitori che aspettano gli studenti della scuola Media Rolandino. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.26: via Castiglione, mezzogiorno: rallentamenti presso il liceo Galvani alcuni genitori degli studenti aspettano i loro figli in doppia fila, mentre altri studenti si immettono nel traffico in sella ai motorini. (Credit: Valerio Francia 2016).



Fuori dalle scuole verso l'orario di pranzo (dalle 12 fino alle 14 a seconda degli orari scolastici) si creano raggruppamenti di persone. Fuori dalle scuole elementari infatti, i genitori aspettano i figli per riaccompagnarli a casa e nel frattempo si confrontano tra di loro, mentre fuori gli istituti delle medie inferiori e superiori, gli alunni si fermano per chiacchierare. In entrambi i casi il traffico si rallenta, per via di parcheggi improvvisati oppure per l'immissione in traffico molti mezzi contemporaneamente. Riconoscendo la delicata situazione, l'amministrazione comunale in alcuni casi ha effettuato interventi per migliorare la sezione stradale al fine di renderla più sicura, oppure ha creato isole ambientali, ovvero zone in cui il limite di velocità è di 30km/h. Tuttavia questo limite non sempre viene rispettato dagli automobilisti.

MUP web-GIS: layer Fermarsi, layer Traffico.

Fonte:

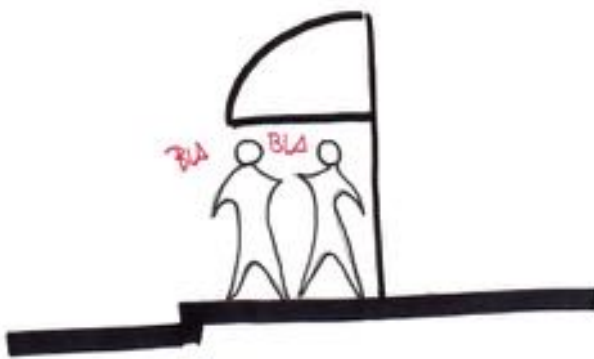
-Comune di Bologna (2016), *Zone 30*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3023/5517/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Aspettando l'autobus

A2.7

Socialità

Fermarsi



Schema 15.14: cittadini chiacchierano alla fermata dell'autobus.

Fig. 15.27: via Murri, mattino: passanti chiacchierano con dei neo-genitori che aspettano l'autobus. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.28: piazza Minghetti, mezzogiorno: studenti si confrontano sulla giornata scolastica mentre aspettano l'autobus. (Credit: Valerio Francia 2016).



Le fermate dell'autobus del sistema di trasporto di Bologna si dividono in due categorie: palo con orari delle corse o pensilina con panchina e orari delle corse. Nelle vie centrali del centro storico o in prossimità di polarità come ospedali le fermate degli autobus si riempiono di persone che aspettano la corsa, molto spesso in piedi. Nelle strade fuori dal centro invece meno persone si ritrovano alla fermata ad aspettare e in questi casi può capitare che, magari residenti della zona, ci si scambia qualche chiacchiera. L'azienda di trasporti locali, riconoscendo il valore dell'attesa, all'interno della riqualificazione di piazza Malpighi ha deciso di installare nuove pensiline per l'autobus dotate di terminali per ricaricare il cellulare.

MUP web-GIS: layer Fermarsi.

Fonte:

-la Repubblica Bologna (2016), Ecco la nuova pensilina dei bus in piazza Malpighi. Si ricaricano anche i cellulari, *la Repubblica Bologna*, 18 Novembre. Disponibile

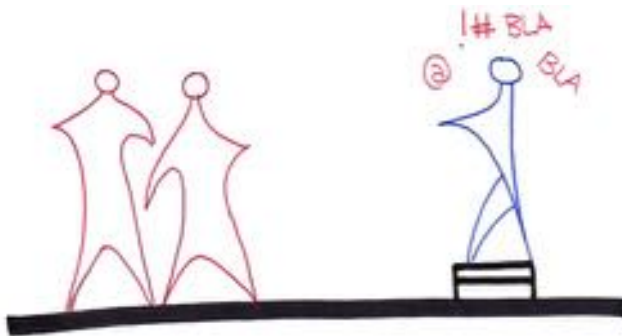
a:http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/11/18/foto/ecco_la_nuova_pensilina_dei_bus_in_piazza_malpighi_si_ricaricano_anche_i_cellulari-152259261/1/#1 [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Io dico la mia

A2.8 - A4.3

Socialità

Fermarsi - Umarells



Schema 15.15: passanti attirati dal discorso proclamato da un cittadino in piedi su uno sgabellino.

Fig. 15.29: piazza Maggiore, mattino: umarell condivide una sua opinione con un passante. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.30: piazza Maggiore, pomeriggio: cittadini riuniti attorno allo sgabellino per confrontarsi sulle tematiche di attualità. (Credit: Pinterest 2016).



Gli umarells, ovvero gli anziani in dialetto bolognese, amano confrontarsi, anche con sconosciuti. Questo può accadere molto spesso nelle piazze principali della città, come piazza Maggiore, dove il confronto raccoglie anche curiosi e una cassetta per la frutta viene utilizzata come piccolo podio per dare risalto a chi sta esprimendo la propria opinione. In questo caso lo scambio d'idee può continuare anche successivamente su una piattaforma web dedicata. Ma lo scambio di idee avviene principalmente per le strade anche solo fuggacemente con i passanti del momento.

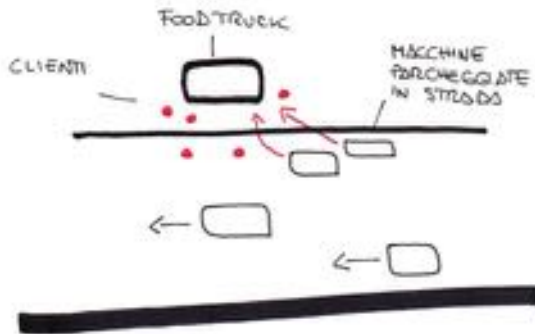
MUP web-GIS: layer Fermarsi, layer Umarells

Fonte: Lo sgabellino di Piazza Maggiore (n. d.), <http://sgabellino.blogspot.it> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Lo spuntino di mezzanotte

A3.3

Socialità
Ristorarsi



Schema 15.16: posizioni dei cittadini e automobili in fermata nelle vicinanze di un food-truck

Fig. 15.31: viale Europa, notte: avventori e clienti del cinema si concedono uno sfizio a ridosso del viale. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.32: piazza di Porta Castiglione, notte: avventori notturni si concedono uno spuntino dopo aver parcheggiato nella piazzola di sosta per l'autobus. (Credit: Valerio Francia 2016).



In diversi punti della città si possono trovare food-truck parcheggiati che la notte offrono uno spuntino e qualche bevanda a chi necessita di soddisfare la propria fame notturna. Spesso questi food-truck si trovano vicino a fermate degli autobus, o anche fuori dai locali notturni e lo spazio attorno si anima per brevi periodi di gruppi di persone che potrebbero invadere la strada. In alcune occasioni queste situazioni arrecano disturbo ai residenti, i quali spesso inviano segnalazioni alla polizia municipale; all'interno dei canali ufficiali del comune Bologna invece si fatica a trovare una regolamentazione di questo tipo di attività.

La differenza con altri servizi pubblici aperti durante la notte consiste nel fatto che durante il giorno questi food-truck sono chiusi, e non offrono un punto di socialità o di riferimento per il quartiere.

MUP web-GIS: layer Ristorarsi.

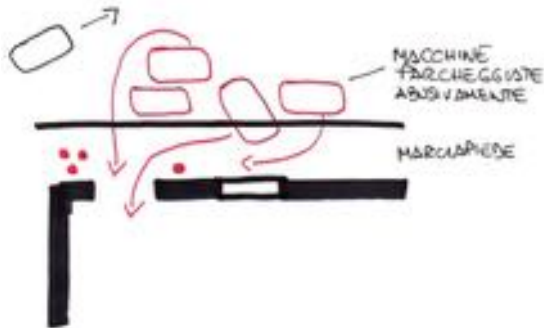
Fonte:

-il Resto del Carlino (2016), *Il piadinaro davanti ai Giardini Margherita non c'è più*, *il Resto del Carlino*, 24 Maggio. Disponibile a:
<http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/piadinaro-giardini-margherita-confiscato-1.2189140> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Il bar aperto tutta la notte

A3.4

Socialità
Ristorarsi



Schema 15.17: possibile disposizione di cittadini e automobili fuori un bar aperto tutta la notte.

Fig. 15.33: via Saffi, notte: noto panificio che rimane aperto tutta la notte diventando una meta famosa per i giovani che hanno un languorino notturno. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.34: via Mazzini, notte: ambulanziere si concedono una pausa in un bar aperto tutta la notte. (Credit: Valerio Francia 2016).



Determinati bar o pasticcerie rimangono aperti alcuni giorni della settimana con orari prolungati rispetto a quelli ordinari oppure rimangono aperti tutta la notte. Diventano quindi punti di ritrovo notturno, punti di riferimento di quartiere per chi si sveglia presto o torna a casa per dormire. La differenza rispetto ai food-truck consiste nel fatto che questi locali rimangono aperti anche di giorno, e di conseguenza è più probabile che si crei un rapporto di vicinato con i gestori del locale anche durante il giorno.

MUP web-GIS: layer Ristorarsi.

Gli umarells e il caldo

A4.2

Socialità
Umarells



Schema 15.18: gli umarells cercano l'ombra per trovare refrigerio.

*Fig. 15.35: via Sant'Isaia, estate: sedia messa a disposizione da un commerciante per permettere agli anziani di riposarsi e prendere un po' di fresco.
(Credit: la Repubblica 2016)*

*Pag. successiva, Fig. 15.36: Umarells seduti all'ombra per godere del fresco.
(Credit: Umarells - Danilo Masotti 2016).*



Con la bella stagione gli anziani, nelle ore più calde del giorno, cercano refrigerio. A volte questo è fornito dai portici, oppure dagli alberi. Non sempre è facile trovare un posto riparato, a volte basta una sedia portata da casa e messa sotto un'albero perchè gli anziani possano godere dell'ombra. L'amministrazione comunale è molto attenta al tema e insieme all'USL di Bologna attiva durante i periodi più caldi dell'anno una serie di iniziative di sostegno tramite anche numeri telefonici dedicati per i soggetti più deboli della cittadinanza, sebbene la polizia municipale scoraggi, mediante sanzioni, iniziative da parte di commercianti che mettono a disposizione delle sedie per far riposare al fresco gli anziani.

MUP web-GIS: layer Umarells

Fonti:

-Bologna Today (2016), 'Piano caldo': il comune attiva la prevenzione per le persone anziane e con fragilità, *Bologna Today*, 17 Giugno. Disponibile a: <http://www.bolognatoday.it/cronaca/caldo-prevenzione-ondate-calore-anziani-comune.html> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

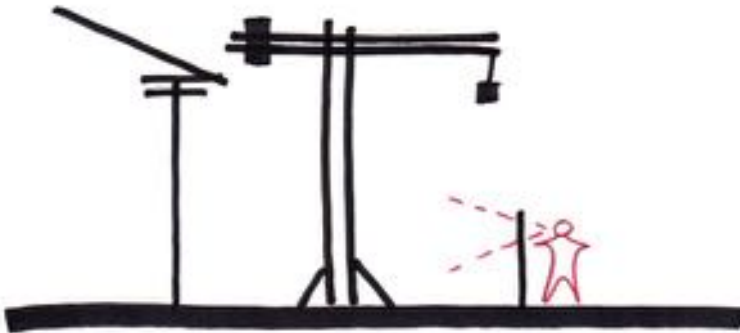
-la Repubblica Bologna (2016), Bologna, barista "dona" sedie a passanti in attesa del bus. I vigili: non si può, *la Repubblica Bologna*, 31 Luglio. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/07/31/foto/_dona_le_sedie_ai_passanti_che_aspettano_il_bus_barista_rischia_la_multa_a_bologna-145104615/1/#7 [Ultimo accesso 22 Novembre 2016]

Gli umarells e i cantieri

A4.4

Socialità

Umarells



Schema 15.19: l'area di sedime di un cantiere attira la curiosità degli umarells.



Fig. 15.37: via Rizzoli, pomeriggio: umarells osservano l'avanzamento dei lavori nel cantiere.

(Credit: Valerio Francia 2014)

Pag. successiva, Fig. 15.38: piazza Re Enzo: cartello affisso che informa gli umarell di un nuovo cantiere aperto nelle vicinanze. (Credit: la Repubblica Bologna 2016).



I cantieri creano disagi, incuria e degrado. Negli ultimi anni si è affermata però una funzione particolare: creano curiosità per gli umarells. Facilmente si può scorgere un anziano che osserva un cantiere, da solo o magari in compagnia. Negli ultimi anni inoltre questa attività sociale è stata oggetto di attenzione anche da parte delle amministrazioni e delle direzioni lavori tanto da istituire anche un premio e l'umarell card con la quale è possibile seguire i cantieri in via esclusiva.

MUP web-GIS: layer Umarells.

Fonti:

-Bignami, S. (2016), Bologna, quel che resta dopo i lavori: macerie, incuria e degrado, *la Repubblica Bologna*, 23 Luglio. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/07/23/news/bologna_quel_che_rest_a_dopo_i_lavori_macerie_incuria_e_degrado-144712304/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

-la Repubblica Bologna (2016), Bologna per gli anziani: ecco la Umarèl card per seguire i cantieri in prima fila, *la Repubblica Bologna*, 02 Febbraio. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/02/02/foto/una_vip_card_per_guardare_i_cantieri_bologna_paradiso_degli_anziani-132559452/1/#1 [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

E' qui la festa?

A5.1

Socialità

Festa!



Schema 15. 20: cittadini che si ritrovano la sera potrebbero generare schiamazzi poco ben accetti dai residenti.

Fig. 15.39: via Petroni, notte: vita notturna animata da cori e gran vociare di fondo. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.40: piazza Verdi, notte: giovani affollano la piazza creando confusione e sporcizia. (Credit: Valerio Francia 2016).



Alcuni spazi pubblici diventano polarità che attraggono ripetutamente cittadini e gruppi di persone per passare momenti insieme. Quando il numero di persone aumenta molto, aumenta anche il volume del rumore prodotto. Non sempre questo volume è ben sopportato dai residenti delle zone limitrofe, come nel caso di via Petroni e piazza Verdi, dove i residenti hanno formato dei comitati per combattere l'inquinamento acustico o l'abusivismo. Nonostante l'amministrazione comunale abbia adottato diverse misure per contrastare le situazioni più fastidiose mediante ordinanze di vario genere, il problema non è stato arginato e persiste a scapito di una convivenza forzata da parte dei residenti.

MUP web-GIS: layer Festa!

Fonti:

-Corriere di Bologna (2016), «Rave party inaccettabile in via Petroni»
Residenti e Quartiere contro il Cas, *Corriere di Bologna*, 18 Settembre.

Disponibile a: <http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/18-settembre-2016/rave-party-inaccettabile-via-petroni-residenti-quartiere-contro-cas-240909742084.shtml> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

-Comune di Bologna (2016), *Ordinanze anti alcol Centro Storico e "Bolognina"*.

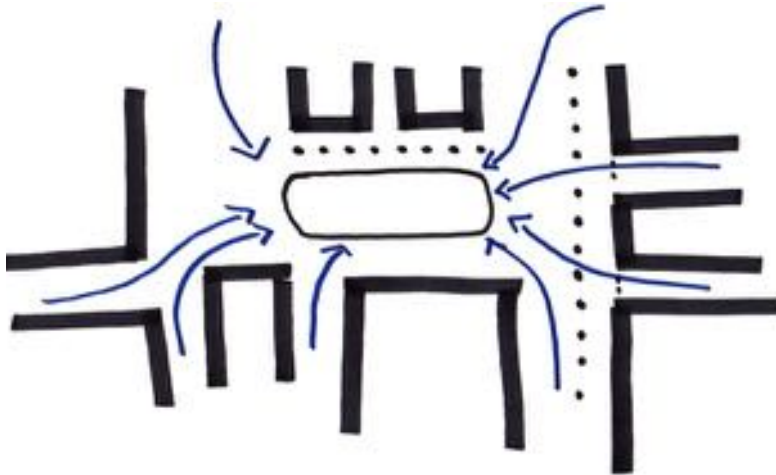
Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/impresa/notizie/2147/87716> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Gli eventi in piazza

A5.2

Socialità

Festa!



Schema 15.21: flussi pedonali attratti da un evento organizzato in piazza.

Nelle piazze principali della città vengono organizzate diverse attività come ad esempio il *Cinema sotto le stelle* in piazza Maggiore durante i mesi estivi. Sono eventi con diverse connotazioni e diverse cadenze: in piazza Santo Stefano ogni terzo week-end del mese viene organizzato il mercato dell'antiquariato. Ogni volta che viene organizzato uno di questi eventi, grazie anche al risalto fornito tramite i canali istituzionali e la stampa, viene attirata una grande partecipazione da parte dei cittadini e turisti.

MUP web-GIS: layer Festa!

Fonte:

-Comune di Bologna (n.d.), *Bologna agenda cultura*. Disponibile a:
<http://agenda.comune.bologna.it/cultura/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].



Fig. 15.41: piazza Santo Stefano, pomeriggio: cittadini in esplorazione al mercato dell'antiquariato organizzato ogni mese. (Credit: Valerio Francia 2016).



Fig. 15.42: piazza Maggiore, notte: grande partecipazione alla rassegna cinematografica "Cinema in piazza" organizzata dalla Cineteca di Bologna ogni estate. (Credit: Cineteca di Bologna 2009).

La festa di strada

A5.3

Socialità

Festa!



Schema 15.22: flussi pedonali attratti dalla festa di strada.

Fig. 15.43: via D'Azeglio, notte: la strada invasa di musicisti, attività e cittadini in occasione della festa di strada. (Credit: il Resto del Carlino 2016)

Pag. successiva, Fig. 15.44: via Vittorio Veneto, notte: cittadini affollano la strada resa temporaneamente pedonale in occasione della festa di strada. (Credit: Comune di Bologna – Facebook 2016).



A volte determinate vie vengono chiuse al traffico veicolare temporaneamente e i cittadini della zona amano riversarsi in strada per organizzare piccole feste di strada, chiamate anche come Notti Bianche, con eventi e attività culturali per socializzare e godere delle opportunità che si creano. Riconoscendo la potenzialità aggregativa di questo tipo di evento, sia a livello sociale che economico, soggetti privati come Ascom Bologna incentivano le Feste di Strada nell'organizzazione e nella loro promozione.

MUP web-GIS: layer Festa!

Fonte:

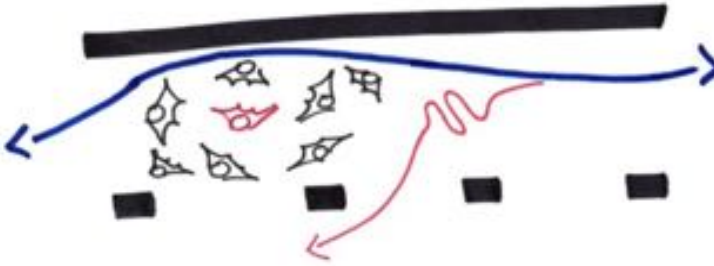
-Comune di Bologna (2016), *Feste di strada organizzate da quartieri e Ascom*.
Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/feste-di-strada-organizzate-da-quartieri-e-ascom> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Pop-up party

A5.4

Socialità

Festa!



Schema 15.23: flussi pedonali in prossimità di un Pop-up party.

Fig. 15.45: piazza Verdi, pomeriggio: cittadini travestono una neo-laureata e la obbligano a coinvolgere i passanti in giochi goliardici. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.46: via Petroni, mattino: cittadini festeggiano una neo-laureata con scherzi goliardici. (Credit: Valerio Francia 2016).



Quando uno studente dell'Università di Bologna si laurea, la tradizione vuole che gli amici e i parenti, insieme al neolaureato, passeggino per il centro storico per festeggiare l'avvenimento con brindisi ma anche scherzi goliardici. Tuttavia la goliardia a volte sfocia in problemi di ordine pubblico infastidendo i residenti; per questo motivo il Dams di Bologna ha deciso di effettuare le proclamazioni delle lauree triennali on-line tentando di mitigare le problematiche correlate a questo tipo di attività, sebbene tuttavia la problematica non sia stata arginata.

MUP web-GIS: layer Festa!

Fonti:

-Venturi, I. (2015), Il Dams cancella le feste di laurea: "Caos ingestibile, proclamazioni on line", *la Repubblica Bologna*, 25 Marzo. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2015/03/25/news/il_dams_cancella_le_feste_di_laurea_caos_ingestibile_proclamazioni_on_line_-110381570/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

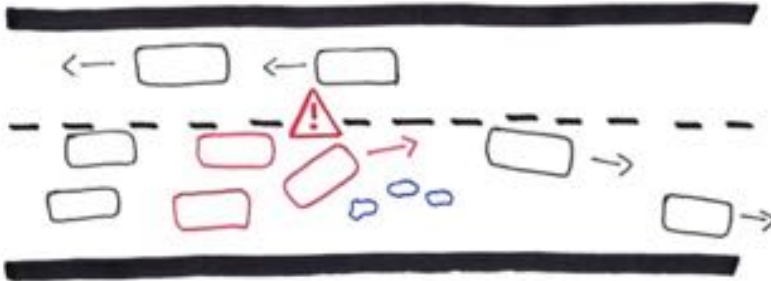
-Corriere di Bologna (2016), Giro di vite contro le lauree «fracassone» Appello dei residenti del Santo Stefano, *Corriere di Bologna*, 27 Ottobre. Disponibile a: <http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/27-ottobre-2016/giro-vite-contro-lauree-fracassone-appello-residenti-santo-stefano-2401016139637.shtml> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Le buche in strada

B1.1

Mobilità

Rallentare e sostare



Schema 15.24: possibile comportamento degli automobilisti in presenza di una buca in strada.

Fig. 15.47: via Laura Bassi Verratti, mattino: l'usura della parte destra della corsia spinge gli automobilisti a tenersi verso il centro della carreggiata avvicinandosi molto alle automobili provenienti dal senso opposto di marcia. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.48: via Dante, pomeriggio: un'automobilista evita una buca formata dopo piogge protrattesi per giorni. (Credit: Valerio Francia 2016).



Le strade cittadine sono difficili da mantenere con azioni costanti e tempestive. Dopo eventi meteorologici importanti come nubifragi o nevicate, o semplicemente per l'usura del manto stradale, si possono creare buche di diverse dimensioni. Queste buche possono arrecare dei danni alle automobili, e di conseguenza gli automobilisti in loro prossimità rallentano o effettuano piccole deviazioni per evitarle creando potenziali pericoli per pedoni o altre automobili. L'amministrazione comunale, oltre ad aver stipulato appalti con consorzi per il monitoraggio delle strade, permette ai cittadini la segnalazione di eventuali buche tramite modalità gli Uffici Relazioni con il Pubblico o tramite mail, senza però assicurare un feedback sull'eventuale intervento di manutenzione.

MUP web-GIS: layer Rallentare e sostare.

Fonte:

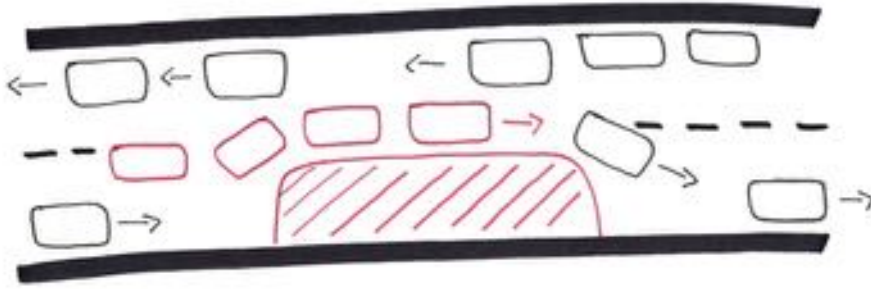
-Comune di Bologna (2013), *Strade comunali e segnaletica*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/lavoripubblici/servizi/123:7457/8187/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Il cantiere stradale

B1.2

Mobilità

Rallentare e sostare



Schema 15.25: comportamento degli automobilisti in presenza di un restringimento di carreggiata dovuto ad un cantiere.

Fig. 15.49: via Santo Stefano, mattino: un cantiere edile restringe la carreggiata creando ingorghi e rallentamenti. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.50: via Garibaldi, pomeriggio: un cantiere stradale restringe la carreggiata rendendola a senso unico e creando rallentamenti. (Credit: Valerio Francia 2016).



I cantieri su strada possono essere di vari tipi, ad esempio possono riguardare il rifacimento del manto stradale oppure possono far parte di un cantiere edile che necessita di spazi per la gestione dei materiali o del personale che vi lavora. La presenza di un cantiere stradale può restringere la carreggiata, provocando rallentamenti e possibili ingorghi al traffico. Inoltre può capitare che un cantiere su strada occupi spazi riservati alla sosta delle macchine e di conseguenza si possono verificare episodi di parcheggio abusivo nelle zone limitrofe. L'amministrazione comunale in occasione di grandi cantieri recentemente ha attivato diversi servizi, tra cui un sito web dedicato, di sensibilizzazione per cercare di alleviare i disagi che questi cantieri provocano.

MUP web-GIS: layer Rallentare e sostare.

Fonte:

-Cantiere Bobo (n.d.), <http://www.cantierebobo.it> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La consegna delle merci

B1.3

Mobilità

Rallentare e sostare



Schema 15. 26: un furgone parcheggiato in doppia fila può ostruire il passaggio al traffico.

Fig. 15. 51: via Augusto Righi, mattino: furgone parcheggiato in doppia fila per effettuare le operazioni di carico e scarico. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.52: piazza delle Mercanzie, mattino: furgone in sosta abusiva per le operazioni di carico e scarico crea rallentamenti al traffico veicolare. (Credit: Valerio Francia 2016).



I furgoni che effettuano i trasporti merci per gli esercizi commerciali non sempre trovano piazzole dedicate alle operazioni di carico e scarico. Queste piazzole adibite allo specifico scopo inoltre possono non trovarsi nelle immediate vicinanze del negozio a cui deve essere effettuata la consegna, per questo motivo insieme alla volontà di velocizzare le operazioni di carico e scarico, durante la mattina si possono trovare furgoni in doppia fila creando rallentamenti o piccoli ingorghi.

Riscontrando diverse difficoltà nella ricerca di piazzole per il carico e scarico, recentemente il sindaco di Bologna ha annunciato un nuovo piano logistico per introdurre più flessibilità nella regolamentazione di questo tipo di sosta, di cui al momento non si conoscono gli sviluppi.

MUP web-GIS: layer Rallentare e sostare.

Fonte:

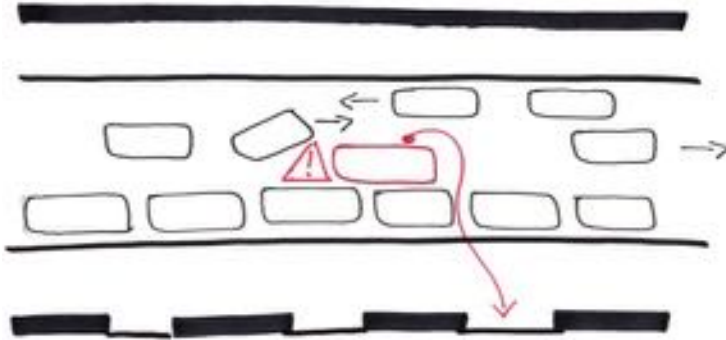
-la Repubblica Bologna (2016), Traffico Bologna, Merola rilancia il tram, *la Repubblica Bologna*, 27 Luglio. Disponibile a:
http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/07/27/news/traffico_bologna_merola_rilancia_il_tram-144911237/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Poco tempo per parcheggiare

B1.5

Mobilità

Rallentare e sostare



Schema 15. 27: una macchina in doppia fila per una commissione di un cittadino crea ingorghi.

Fig. 15.53: via Castiglione, mattino: auto in doppia fila rallenta il traffico veicolare. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.54: via XXI Aprile 1945: automobilista in sosta per consentire al passeggero di scendere dall'auto. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se un cittadino deve effettuare una commissione rapida usando l'automobile e deve raggiungere un negozio o un bar ma non ci sono stalli per la sosta nelle vicinanze, questi preferisce parcheggiare il più vicino possibile al negozio. Questa situazione comporta il fatto che strade a più corsie di scorrimento possono avere automobili parcheggiate in seconda fila che rallentano il flusso veicolare. Per assicurare il regolare flusso veicolare la polizia municipale si è dotata del sistema Scout Sosta che consiste in fotocamere poste all'interno dei mezzi di servizio che documentano le soste irregolari ed emanano la relativa sanzione, senza che fosse riveduto il piano sosta della zona.

MUP web-GIS: layer Rallentare e sostare.

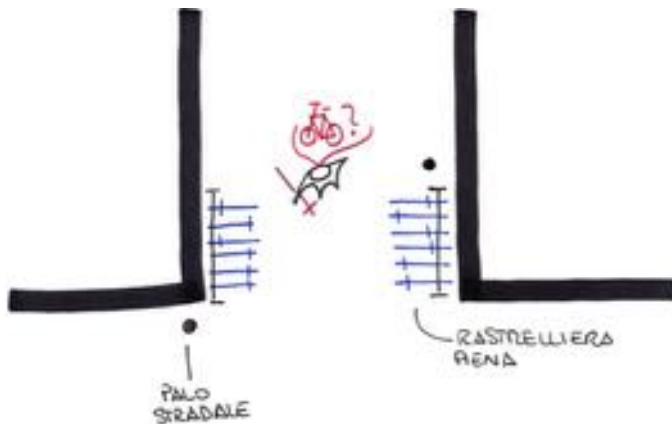
Fonte:

-Comune di Bologna (2015), *Scout sosta*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/poliziamunicipale/servizi/118:6443/33923/>
 [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La bici al palo

B2.1 - B3.1

Mobilità
Parcheggi



Schema 15.28: rastrelliere piene rendono un cittadino indeciso su dove parcheggiare la bici.

Fig. 15.55: via Zamboni, mattino: biciclette legate ad un palo in prossimità di una fermata dell'autobus. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.56: via D'Azeglio, pomeriggio: biciclette legate ai pali della segnaletica verticale e della pubblica illuminazione. (Credit: Valerio Francia 2016).



La mobilità ciclabile a Bologna è aumentata negli ultimi anni anche grazie a recenti investimenti dell'amministrazione comunale in infrastrutture ciclabili, come ad esempio l'anello ciclabile nei viali di circonvallazione chiamato *Tangenziale delle biciclette*. Spostarsi in bicicletta diventa più comodo, ma non sempre ci sono abbastanza stalli per parcheggiare le biciclette e quindi i proprietari assicurano il loro mezzo ai pali metallici fissi della segnaletica verticale stradale. Il comune, riconoscendo la difficoltà di trovare rastrelliere dove parcheggiare in modo ordinato e sicuro le biciclette, ha avviato delle consultazioni pubbliche, di cui i dati precisi al momento non sono reperibili, in cui recepire segnalazioni e suggerimenti da parte dei cittadini al fine di installare nuovi parcheggi in punti strategici.

MUP web-GIS: layer Parcheggi.

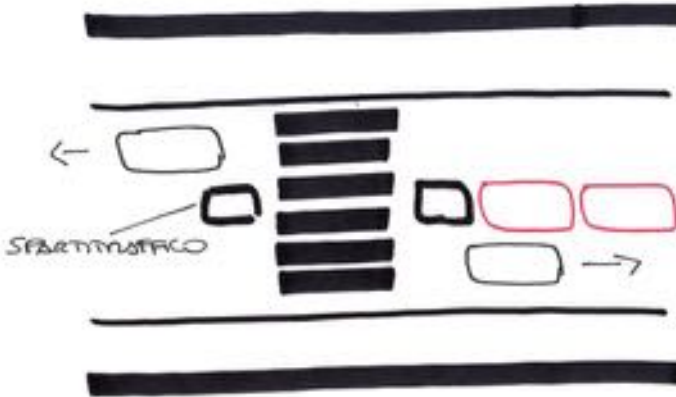
Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *Nuove rastrelliere in centro*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/nuove-rastrelliere-centro> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Il parcheggio selvaggio

B2.2

Mobilità
Parcheggi



Schema 15. 29: lo spartitraffico consente di parcheggiare l'automobile in mezzo alla carreggiata senza arrecare disturbo al traffico.

Fig. 15.57: viale Aldini, pomeriggio: automobili parcheggiate sul marciapiede. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.58: via D'azeglio, pomeriggio: automobili parcheggiate in mezzo alla carreggiata stradale in prossimità di una rotonda. (Credit: Valerio Francia 2016).



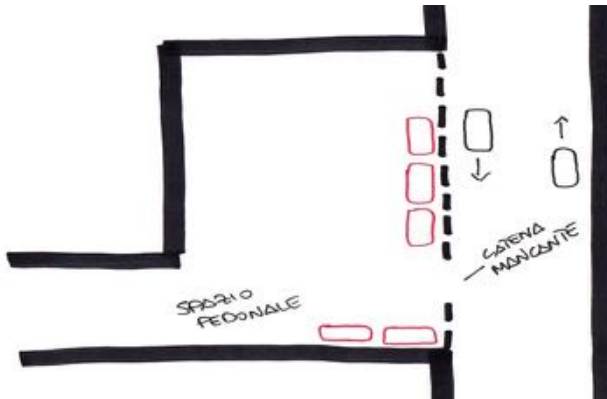
Quando viene a mancare il controllo da parte degli organi preposti, molti cittadini preferiscono spostarsi utilizzando la propria automobile. Se non ci sono abbastanza stalli per la sosta, soprattutto in centro storico, gli automobilisti preferiscono parcheggiare il proprio mezzo nelle strade e negli spazi pubblici dove l'ingombro di un'automobile non ostruisca eccessivamente il traffico veicolare.

MUP web-GIS: layer Parcheggi.

Il parcheggio selvaggio, la vendetta

B2.3

Mobilità
Parcheggi



Schema 15.30: uno spazio pedonale accessibile in automobile fornisce possibili stalli dove sostare.

Fig. 15.59: piazza Minghetti, notte: macchine parcheggiate all'interno della piazza grazie alla presenza del dissuasore mobile abbassato. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.60: piazza San Domenico, mattina: macchine parcheggiate all'interno della piazza grazie alla presenza del dissuasore mobile abbassato. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se uno spazio pubblico pedonale non delimitato a dovere da catene, può diventare alla notte un parcheggio per residenti o fruitori di esercizi commerciali delle zone limitrofe. Una delle cause di questa situazione è riconducibile alla scarsità di stalli per la sosta in relazione al quantità di mezzi privati usati dai cittadini per i propri spostamenti durante le sere dei weekend: L'amministrazione infatti non è riuscita ad intercettare gli itinerari più idonei nonostante abbia potenziato alcune linee notturne del servizio di trasporti.

MUP web-GIS: layer Parcheggi.

Fonte:

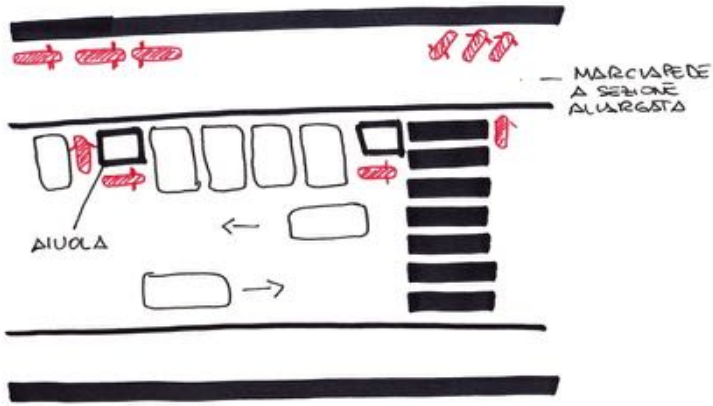
-la Repubblica Bologna (2016), Raddoppiano gli autobus notturni per la movida, *la Repubblica Bologna*, 25 Marzo. Disponibile a:

http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/03/25/news/bologna_raddoppiano_gli_a_uotbus_notturni_per_la_movida-136269038/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

I motorini come margherite

B2.4

Mobilità
Parcheggi



Schema 15.31: motorini parcheggiati in interstizi e spazi dove non arrecano disturbo al traffico e ai pedoni.

Fig. 15.61: piazza Dè Calderini, pomeriggio: motorini par-ichesteggiati in uno spazio inutilizzato. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.62: piazza di Porta San Mamolo, mattino: motorini parcheggiati sul marciapiede. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se uno spazio pubblico non ha particolari destinazioni d'uso i motociclisti ne approfittano per parcheggiare il proprio mezzo. Infatti complici sia la poca disponibilità di parcheggi nelle zone limitrofe sia la maggiore maneggevolezza dei motorini rispetto alle automobili, parcheggiare un motorino occupa meno spazio e riempie spazi vuoti senza ostruire eccessivamente il traffico pedonale o veicolare.

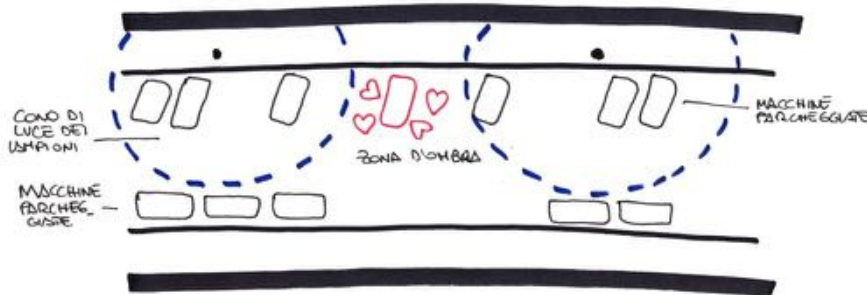
MUP web-GIS: layer Parcheggi.

L'amore libero

B2.5 – C3.6

Mobilità - Ambiente

Parcheggi – Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.32: i cono di luce dei lampioni non coprono tutta la strada creando zone d'ombra tra un lampione e l'altro adatte per chi vuole appartarsi.

Luoghi poco illuminati e poco frequentati durante la notte possono diventare luoghi dove parcheggiare l'automobile e poter praticare l'amore libero. Non esistono particolari peculiarità per questi luoghi: possono essere zone residenziali o zone industriali, che possono offrire durante la notte la giusta intimità. Queste situazioni però possono diventare sgradevoli per la cittadinanza in quanto a volte lasciano una sporcizia indesiderata e molte volte spetta ai privati cittadini investire in corpi illuminanti che dalla proprietà privata diffondano luce fino in strada.

MUP web-GIS: layer Parcheggi, layer Usi e trasformazioni non convenzionali.



Fig. 15.63: via Codivilla, notte: situazione ricreata appositamente dall'autore in una strada dove c'è alta probabilità di riscontrare la circostanza in esame. (Credit: Valerio Francia 2016).

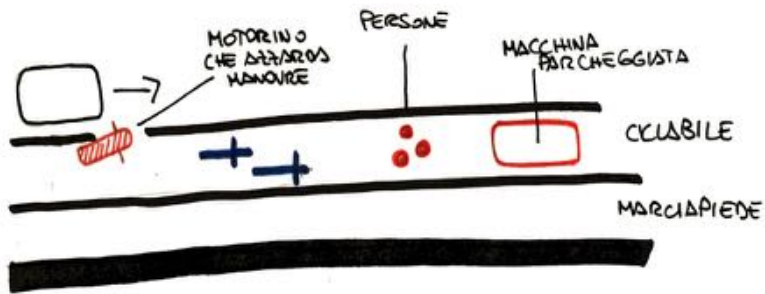


Schema 15.33: i coni di luce dei lampioni non coprono tutta la strada creando zone d'ombra dalla parte opposta dei lampioni adatte per chi vuole appartarsi.

La ciclabile in crisi d'identità

B3.2

Mobilità
Biciclette



Schema 15.34: possibili modi alternativi di utilizzo di una ciclabile.

Fig. 15.64: viale Aldini, pomeriggio: un cittadino effettua un'attività di jogging utilizzando la Tangenziale delle Biciclette (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.65: via Zamboni, mezzogiorno: pedoni invadono la ciclabile per superare i rallentamenti all'interno del portico. (Credit: Valerio Francia 2016).

L'amministrazione comunale negli ultimi anni sta investendo nella realizzazione di infrastrutture adeguate per la viabilità ciclabile. Non sempre è possibile ricavare un percorso ciclabile in sede propria, per questo a volte viene realizzato su marciapiedi o su strade semplicemente delimitandolo con una striscia bianca oppure cambiando la pavimentazione. Essendo questa delimitazione non immediatamente percepibile, capita che le ciclabili vengano utilizzate per scopi diversi, come passeggiare, fare una corsa o addirittura utilizzate dai motorini.

Nel 2013 l'amministrazione comunale insieme ad associazioni presenti in città ha costituito la Consulta Comunale della Bicicletta di Bologna avente lo scopo di monitorare le situazioni critiche, tutelare la sicurezza ciclabile e progettare nuove infrastrutture, senza però trovare ad oggi una soluzione nei confronti di questa problematica.

MUP web-GIS:
layer Biciclette.



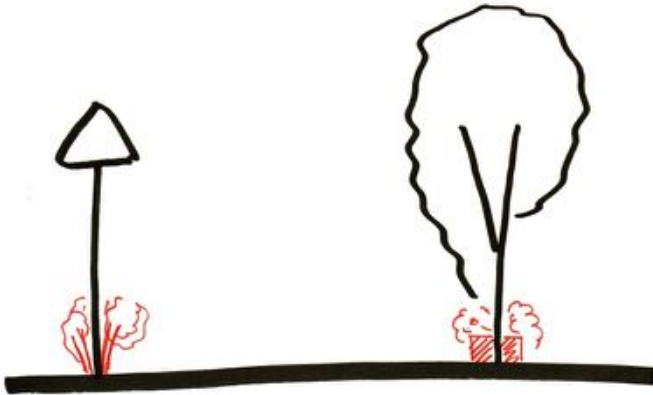
Fonte:

-Salvaiciclisti (n.d.), *Consulta Comunale della Bicicletta*. Disponibile a: <https://salvaiciclisti.bologna.it/consulta-comunale-della-bicicletta> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Tenere viva la memoria

B3.3

Mobilità
Biciclette



Schema 15.35: alla base di alberi o pali stradali si possono trovare fiori o piccoli memoriali.

Fig. 15.66: via Mengoli, mattino: fiori attaccati al palo semaforico che ricordano un incidente mortale in cui è stato coinvolto un pedone. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.67: viale Berti Pichat, notte: una candela sotto un albero ricorda un incidente avvenuto nel viale. (Credit: Valerio Francia 2016).



Purtroppo possono avvenire incidenti stradali mortali che coinvolgono pedoni, ciclisti o anche motociclisti. I familiari della vittima per mantenere viva la memoria e per sensibilizzare gli autisti, mettono fiori o piccoli cartelli commemorativi nelle vicinanze del punto in cui è avvenuto l'incidente. L'amministrazione comunale per rendere le strade più sicure è intervenuta installando autovelox e il sistema Scout Speed all'interno dei veicoli di servizio della polizia municipale in modo da monitorare e sanzionare gli eccessi di velocità. Al momento non si conosce quanto questi provvedimenti abbiano influenzato l'incidenza di sinistri stradali.

MUP web-GIS: layer Biciclette.

Fonti:

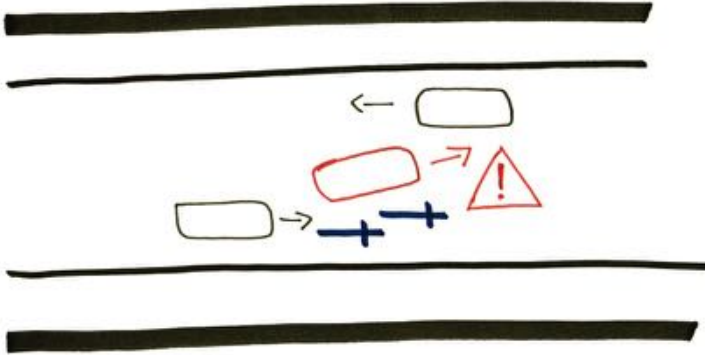
-Comune di Bologna (2015), *Scout speed*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/poliziamunicipale/servizi/118:6443/33945/>
 [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

-Comune di Bologna (2016), *Gli autovelox in viale Panzacchi e in via Stalingrado attivi dal 28 novembre*. Disponibile a:
<http://www.iperbole.bologna.it/news/gli-autovelox-viale-panzacchi-e-stalingrado-attivi-dal-28-novembre> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

2 ruote vs 4 ruote

B3.4

Mobilità
Biciclette



Schema 15.36: pericolosità della manovra di sorpasso di ciclisti da parte di un automobilista.

Fig. 15.68: via Andrea Costa, pomeriggio: automobile supera un ciclista allargandosi nella carreggiata. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.69: via XXI Aprile 1945, mattino: un ciclista crea rallentamenti al flusso veicolare e un'automobile lo supera invadendo la corsia opposta. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se in alcune strade non sono state realizzate delle infrastrutture ciclabili, i ciclisti si ritrovano a condividere la carreggiata stradale insieme a motori e automobili. Poichè un ciclista non ha la stessa velocità di un motorino o automobile, questi ultimi vengono rallentati dalla presenza di un ciclista oppure effettuano piccole deviazioni per poter superare in ciclista rallentando comunque il flusso veicolare. Nel 2013 l'amministrazione comunale insieme ad associazioni presenti in città ha costituito la Consulta Comunale della Bicicletta di Bologna avente lo scopo di monitorare le situazioni critiche, tutelare la sicurezza ciclabile e progettare nuove infrastrutture.

MUP web-GIS: layer Biciclette.

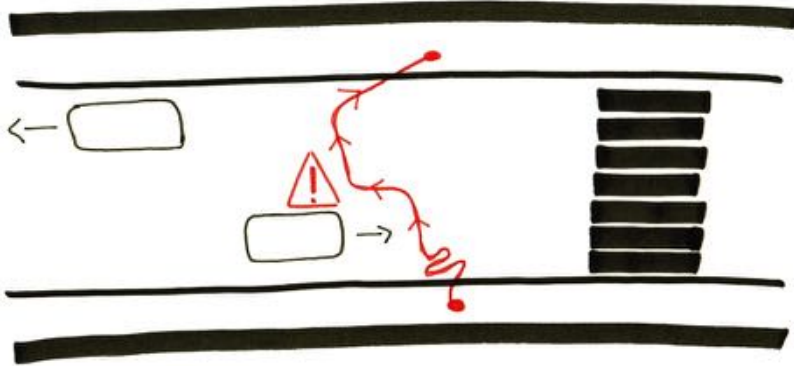
Fonte:

-Salvaiciclisti (n.d.), *Consulta Comunale della Bicicletta*. Disponibile a: <https://salvaiciclisti.bologna.it/consulta-comunale-della-bicicletta> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

L'attraversamento spericolato

B4.1

Mobilità
Traffico



Schema15.37: pericolosità di un attraversamento pedonale fuori dalle strisce

Se una strada non è percorsa da troppe macchine, e non si trovano attraversamenti pedonali nelle immediate vicinanze, i pedoni attraversano la strada fuori dalle strisce pedonali per non allungare eccessivamente il loro tragitto, creando potenziali rallentamenti del flusso veicolare. L'amministrazione comunale per poter creare migliori condizioni di sicurezza stradale e contenere i flussi di attraversamento ha istituito diverse isole ambientali, ovvero zone con il limite di velocità a 30km/h. Tuttavia questo limite non sempre viene rispettato dagli automobilisti.

MUP web-GIS: layer Traffico.

Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *Zone 30*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3023/5517/> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].



Fig. 15.70: via XXI Aprile 1945, mattino: pedone attraversa la strada approfittando della lontananza delle automobili. (Credit: Valerio Francia 2016).

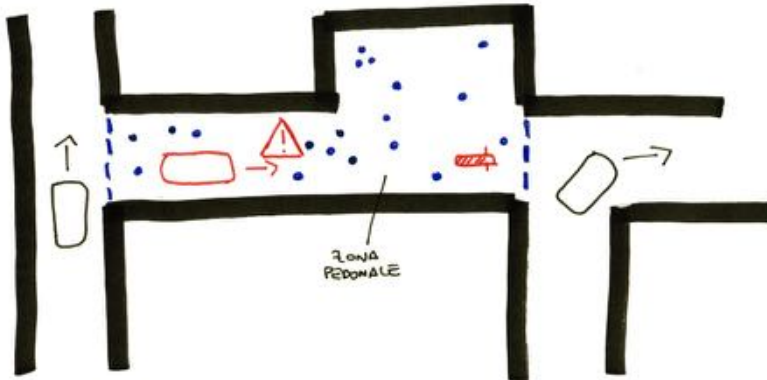


Fig. 15.71: via Murri, pomeriggio: pedoni attraversano la strada con il cane causando rallentamenti. Si noti la vicinanza di un attraversamento pedonale a pochi metri. (Credit: Valerio Francia 2016).

La scorciatoia spericolata

B4.2

Mobilità
Traffico



Schema 15.38: pericolosità che si crea quando un mezzo attraversa uno spazio pedonale.

Fig. 15.72: via Zamboni, pomeriggio: un'automobile sprovvista di permesso e un motorino attraversano la zona pedonale per raggiungere il Ghetto Ebraico. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.73: piazza Santo Stefano, mattino: furgone attraversa la piazza per raggiungere più facilmente via Santo Stefano. (Credit: Valerio Francia 2016).



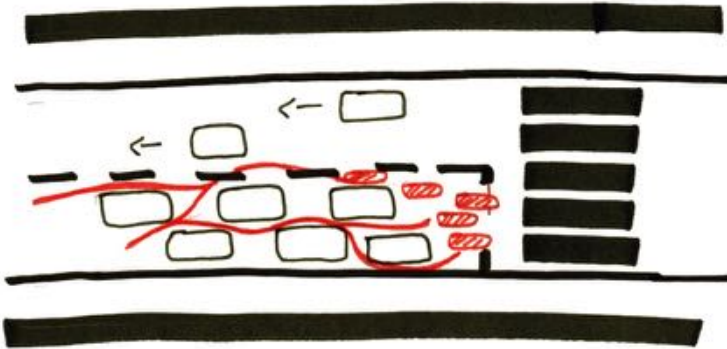
Anche se uno spazio pubblico è pedonale, alcuni automobilisti o motociclisti preferiscono attraversare quell'area per poter effettuare una scorciatoia del loro tragitto. Questa situazione può avvenire più frequentemente con i motorini, poichè se uno spazio pubblico è delimitato da fittoni, ma non da catene, l'agilità dei ciclomotori permette di superare questo ostacolo facilmente.

MUP web-GIS: layer Traffico.

La griglia di partenza

B4.3

Mobilità
Traffico



Schema 15.39: flussi di motorini che si attestano allo stop durante la fase di semaforo rosso.

Quando un semaforo è rosso, le automobili si incolonnano dietro la striscia dello stop. I motorini essendo più agili e potendo passare attraverso più macchine, lentamente si radunano davanti alla striscia dello stop creando una griglia di partenza che allo scattare del verde semaforico favorisce brusche accelerate a scapito di eventuali pedoni in ritardo ad attraversare la strada.

MUP web-GIS: layer Traffico.



Fig. 15.74: viale XII Giugno, pomeriggio: motorini in prima fila al semaforo. (Credit: Valerio Francia 2016).



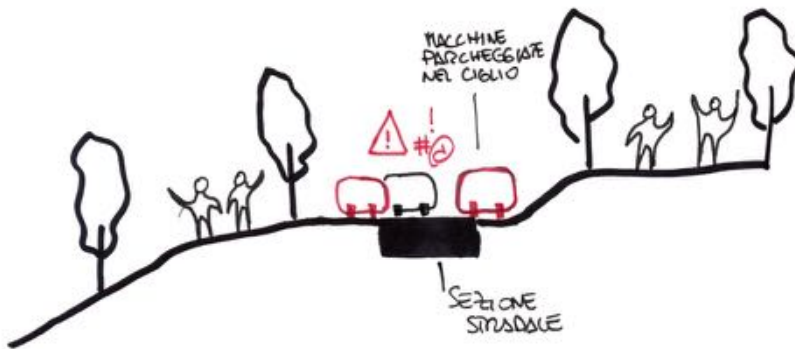
Fig. 15.75: via San Mamolo, mattino: motorini in prima fila al semaforo. (Credit: Valerio Francia 2016).

Il sole bacia i colli

B4.4 - C1.4

Mobilità - Ambiente

Traffico - Meteo



Schema 15.40: situazione di ingorgo causato da automobili parcheggiate ai lati della strada.

Fig. 15.76: monte Donato, pomeriggio: cittadini che si godono il sole e l'aria aperta. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.77: via Siepelunga, pomeriggio: automobili parcheggiate sul ciglio della strada. (Credit: Valerio Francia 2016).



Quando ci sono giornate caratterizzate da bel tempo, molti bolognesi amano recarsi nei parchi collinari del comune di Bologna per godersi la giornata. Per raggiungerli utilizzano i mezzi privati in quanto non vi è presente un servizio di trasporto pubblico capillare. Per questo motivo in giornate di bel tempo, i colli si riempiono di cittadini mentre i cigli delle strade si riempiono di automobili che se presenti in grandi quantità possono ostruire il passaggio, vista la ridotta larghezza della sede stradale.

MUP web-GIS: layer Traffico, layre Meteo.

La pioggia e i portici

C1.3

Ambiente

Meteo



Schema 15.41: i portici forniscono un riparo dalle intemperie.

Quando piove i portici offrono un riparo asciutto per i pedoni. Tuttavia le pavimentazioni dei portici quando si bagnano diventano scivolose, per questo motivo alcuni commercianti per favorire il passeggio ordinato preservando la sicurezza pedonale, utilizzano diversi cartoni come stuoini in modo tale da aumentare la superficie d'attrito per piano calpestabile. Dal 2006 i portici di Bologna sono stati inseriti nella lista di candidatura come Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco e l'amministrazione di Bologna promuove il progetto portici al fine di mantenere puliti e valorizzare i portici.

MUP web-gis: layer Meteo.

Fonte:

-Comune di Bologna (2013), *Progetto Portici*. Disponibile a:
<http://www.comune.bologna.it/news/progetto-portici> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].



Fig. 15.78: via Ugo Bassi, mattino: cittadini si riparano dalla pioggia sotto il portico. (Credit: Valerio Francia 2016).



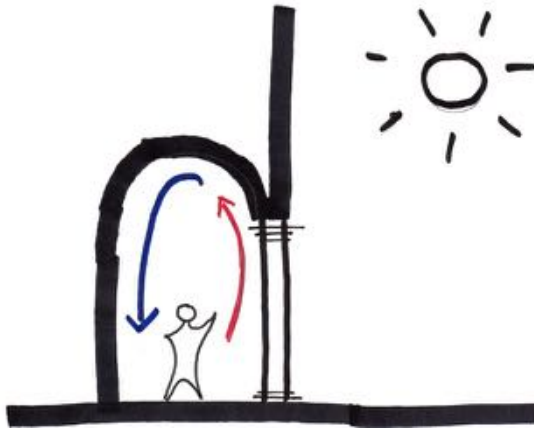
Fig. 15.79: piazza Maggiore, mattino: cittadini si riparano dalla pioggia sotto il portico. (Credit: Valerio Francia 2016).

I portici freschi

C1.5

Ambiente

Meteo



Schema 15.42: i portici, riparando dal sole, rinfrescano l'aria.

Fig. 15.80: Strada Maggiore, pomeriggio estivo: nonostante la pedonalizzazione della strada a ridosso delle due Torri durante i giorni festivi, molti cittadini passeggiano sotto il portico per stare al fresco. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.81: via Mazzini, pomeriggio primaverile: con l'arrivo dei primi caldi molti cittadini preferiscono utilizzare il portico rispetto al marciapiede presente nella parte opposta della strada. (Credit: Valerio Francia 2016).

I portici di Bologna ricoprono la maggior parte del centro storico. Data la loro conformazione, oppure per il fatto che a volte al loro interno vi si aprono cortili o corridoi interni, risulta che nelle giornate più calde vi si possa trovare sotto di essi un leggero refrigerio, anche dovuto dal fatto che riparano dal sole. Per questo motivo nelle giornate più calde la gente tende a rifugiarsi sotto i portici. Dal 2006 i portici di Bologna sono stati inseriti nella lista di candidatura come Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco e l'amministrazione di Bologna promuove il progetto portici al fine di mantenere puliti e valorizzare i portici.

MUP web-GIS:
layer Meteo.



Fonte:

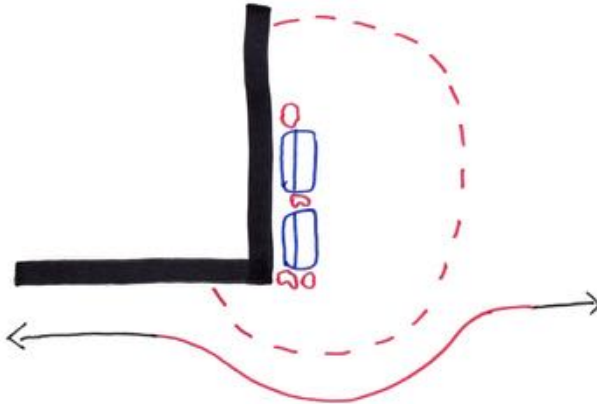
-Comune di Bologna (2013), *Progetto Portici*. Disponibile a:

<http://www.comune.bologna.it/news/progetto-portici> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Il rusco all'aperto

C2.1

**Ambiente
Servizi**



Schema 15.43: flussi pedonali che si allontanano in prossimità della spazzatura maleodorante.

Fig. 15.82: via Albertazzi, pomeriggio: rusco depositato fuori dai bidoni. Da notare un avviso appeso sull'albero con la richiesta di conferire correttamente i rifiuti. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.83: via D'azeglio, mattino: rusco depositato fuori dai bidoni pieni. (Credit: Valerio Francia 2016).



I contenitori mobili della spazzatura, in dialetto bolognese rusco, possono creare delle situazioni di sporcizia e disordine urbano: se sono eccessivamente riempiti di spazzatura, alcuni cittadini lasciano i sacchi di rusco fuori i cassonetti. In questa maniera si formano forti odori e al tempo stesso possono essere richiamati. L'amministrazione comunale nel 2014 ha avviato insieme all'azienda di servizi pubblici Hera la realizzazione di 140 isole interrato per il conferimento della spazzatura al fine di migliorare il servizio di raccolta differenziata con contenitori più grandi e al tempo stesso liberare spazi fruibili e valorizzare gli spazi urbani, anche se al momento non si è potuto monitorare se tramite questo progetto sia migliorata l'efficienza nel conferimento dei rifiuti.

MUP web-GIS: layer Servizi.

Fonte:

-Gruppo Hera (n.d), *Isole interrato*. Disponibile a:

http://www.gruppohera.it/clienti/casa/casa_servizio_ambiente/casa_interrato_bologna/328.html [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La raccolta differenziata

C2.2

Ambiente
Servizi



Schema 15.44: i sacchi per la raccolta indifferenziata si accumulano ai lati degli ingressi delle abitazioni.



Fig. 15.84: via dei Mille, mattino: sacchi per la raccolta differenziata della carta fuori l'ingresso di un condominio. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.85: via Orfeo, sera: sacchi per la raccolta differenziata della carta fuori l'ingresso di un condominio. (Credit: Valerio Francia 2016).



Nel centro storico è attiva la raccolta differenziata, collezionata porta a porta, programmata in orari precisi e in diversi giorni della settimana. Nei giorni preposti alla raccolta di un genere specifico di rifiuti gli inquilini degli edifici depositano i loro sacchi della spazzatura fuori dai portoni d'ingresso. Si creano situazioni di disordine urbano e se la raccolta avviene alla sera, si possono verificare occasioni in cui alcuni animali domestici a passeggio espletano i propri bisogni. L'amministrazione comunale insieme all'azienda di servizi pubblici Hera ha istituito nel 2012 i vigili del rusco con il compito di monitorare il regolare smaltimento dei rifiuti, emettendo eventualmente un verbale; ad oggi non si conosce quanto questi accertatori siano riusciti ad arginare il problema.

MUP web-GIS: layer Servizi.

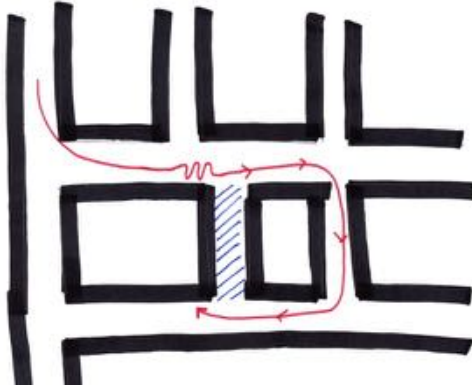
Fonte:

-Miele, E. (2012), Eco-investigatori della spazzatura. Multe a chi non rispetta le regole, *la Repubblica Bologna*, 23 Luglio. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2012/07/23/news/arrivano_i_detective_d_el_rusco_multe_a_chi_non_rispetta_le_regole-39525583/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Che buio!

C2.3

**Ambiente
Servizi**



Schema 15.45: flussi pedonali in corrispondenza di una strada eccessivamente buia.

Fig. 15.86: vicolo Posterla, notte: la strada poco illuminata, viene utilizzata meno rispetto a vie limitrofe per dirigersi in via Santo Stefano da Strada Maggiore e viceversa. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.87: piazza San Michele, notte: la nuova illuminazione pubblica ha permesso una maggiore visibilità della strada. (Credit: Valerio Francia 2016).



Quando alcuni spazi pubblici nel centro storico sono sporchi e poco illuminati la sera, questi allontanano il passaggio dei pedoni poiché percepiti poco sicuri. L'amministrazione comunale ha avviato dal 2015 insieme a Enel Sole il restyling del sistema di illuminazione in determinate strade del centro storico al fine di migliorare l'illuminazione delle strade e permettere un risparmio energetico tramite l'installazione di lampade a led.

MUP web-GIS: layer Servizi.

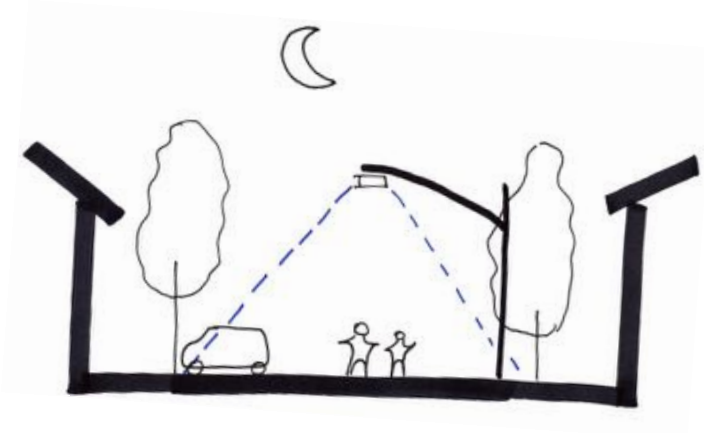
Fonte:

-Comune di Bologna (2013), *Nuovo sistema di illuminazione pubblica*.
Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/nuovo-sistema-di-illuminazione-pubblica> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Camminare al buio

C2.4

Ambiente
Servizi



Schema 15.46: durante la notte i marciapiedi bui spingono i pedoni a camminare in mezzo alla carreggiata.

Fig. 15.88: via Albertazzi, sera: pedoni camminano in mezzo alla strada per via della scarsa illuminazione nei marciapiedi. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.89: via Gandino, sera: un pedone cammina in mezzo alla strada per via della scarsa illuminazione. (Credit: Valerio Francia 2016).



Se una strada è poco illuminata, i cittadini che la percorrono tendono a camminare al centro della stessa dove il fascio di luce atterra e illumina di più. Questo comporta che anche la visibilità degli automobilisti è minore e quindi la sicurezza dei pedoni può essere compromessa. L'amministrazione comunale ha avviato dal 2015 insieme a Enel Sole il restyling del sistema di illuminazione anche in determinate strade fuori dal centro storico al fine di migliorare l'illuminazione delle strade e permettere un risparmio energetico tramite l'installazione di lampade a led.

MUP web-GIS: layer Servizi.

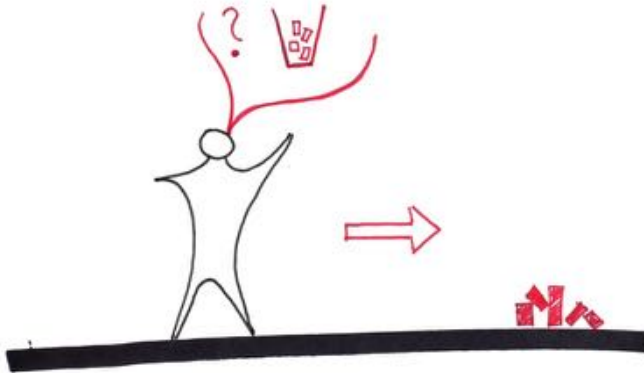
Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *Nuovo sistema di illuminazione pubblica*.
Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/nuovo-sistema-di-illuminazione-pubblica> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Dove lo butto?

C2.5

Ambiente
Servizi



Schema 15.47: la mancanza di cestini induce le persone a lasciare per terra i rifiuti.

Fig. 15.90: Via Marsala, sera: rifiuti depositati in prosimità dell'incrocio con via Zamboni. (Credit: Valerio Francia 2016)

Pag. successiva, Fig. 15.91: piazza Aldrovandi, notte: bottiglie vuote abbandonate a ridosso di un albero. (Credit: Francesca Zoboli 2016).



Non sempre i cestini dei rifiuti sono a portata di mano, oppure sono troppo pieni. Per questo motivo i cittadini che devono gettare dei rifiuti, tendono a farlo depositandoli per terra. Questo genera disordine urbano oppure la formazione di cattivi odori.

Accade con molta disinvoltura nella zona universitaria, dove la vita notturna trova grande partecipazione da parte dei giovani. L'amministrazione comunale ha avviato nella primavera del 2016 una campagna di sensibilizzazione dal titolo *Se abbandoni i tuoi rifiuti, offendi la tua città*. Ha ottenuto un maggiore successo l'iniziativa *Piazza Verdi - Piazza Verde*, realizzato tramite un patto di Cittadinanza Attiva. Il progetto è svolto mediante l'installazione di numerosi cestini dei rifiuti in posizioni ravvicinate registrando una sensibile riduzione di rifiuti abbandonati e maggiore coscienza civica.

MUP web-gis: layer Servizi.

Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *Progetto Piazza Verdi - Piazza Verde*.

Disponibile a:

<http://www.comune.bologna.it/cittadinanzaattiva/servizi/163:21617/32921/>
[Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

-Orlandi, F. (2016), *Abbandono dei rifiuti, multe fino a tremila euro*, Il Resto del Carlino, 14 Marzo. Disponibile a:

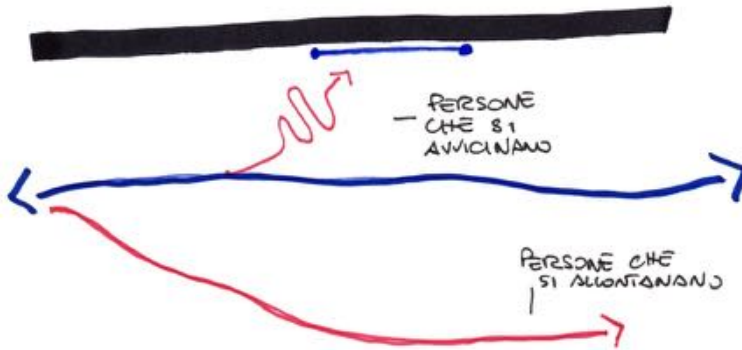
<http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/rifiuti-multe-1.1976098>
[Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

La street-art

C3.1

Ambiente

Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.48: possibili comportamenti di cittadini nei confronti di un'opera di street-art.

Fig. 15.92: via Petroni, mattino manifesto applicato su una colonna. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.93: piazza Verdi, pomeriggio: campana per la raccolta differenziata del vetro ridisegnata da uno street-artist durante il progetto "White Bin Project". (Credit: la Repubblica Bologna, 2016).

La street-art veicola un messaggio accessibile a tutti, cercando l'approvazione del pubblico. La street-art riempie le facciate e le colonne improvvisamente, dividendo l'opinione pubblica tra chi la apprezza e chi invece la ritiene come elemento di degrado e sporcizia.

L'azienda di servizi pubblici Hera comprendendo come la street-art possa essere anche strumento di sensibilizzazione e riqualificazione, ha avviato un progetto a maggio 2016 in cui sono stati coinvolti diversi street-artist nazionali e internazionali per ridisegnare le campane per la raccolta differenziata del vetro, proponendo così una riflessione sull'identità visiva della città e la scoperta del decoro urbano attraverso la street-art.

MUP web-GIS:
layer Usi e
trasformazioni non
convenzionali.



Fonte:

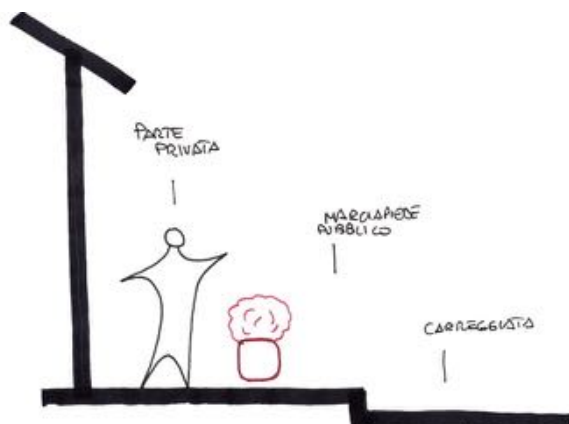
-White Bin Project, <http://www.whitebinproject.com> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Pubblico/privato

C3.2

Ambiente

Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.49: una fioriera può suddividere la parte privata da quella pubblica.

Fig. 15.94: via degli Orti, pomeriggio: il marciapiede privato è stato realizzato con una diversa pavimentazione e delimitato da fioriere per aumentare l'appetibilità della gelateria. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.95: via XXI Aprile 1945, mattino: il marciapiede privato è stato realizzato con una diversa pavimentazione e viene usato per esporre la merce di un fruttivendolo. (Credit: Valerio Francia 2016).



Non sempre lo spazio pubblico a Bologna è di proprietà pubblica. Così può capitare anche per porzioni di marciapiedi, in quanto facenti parte della proprietà privata di un edificio. I proprietari degli immobili decidono a volte di voler personalizzare la propria parte del marciapiede, facendo cambiare la pavimentazione, aggiungendo delle sedute o semplicemente ponendo delle fioriere che ne delimitano lo spazio.

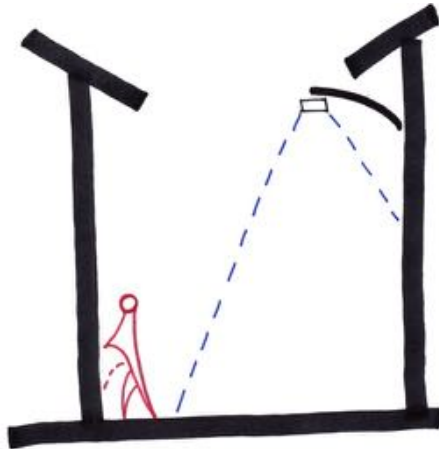
MUP web-GIS: layer Usi e trasformazioni non convenzionali.

I bagni improvvisati

C3.3

Ambiente

Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.50: le zone d'ombra possono diventare bagni improvvisati per chi ha necessità impellenti.

Fig. 15.96: vicolo dell'Orto, notte: situazione ricreata appositamente dall'autore in una strada dove c'è alta probabilità di riscontrare la circostanza in esame. (Credit: Valerio Francia 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.97: via del Guasto, giorno: un cittadino usufruisce dei nuovi vespasiani realizzati dal comune. (Credit: Valerio Francia 2016).



Alcune strade cittadine non sono bene illuminate e poco frequentate la notte. Per questo motivo se nelle vicinanze si trova uno spazio pubblico molto frequentato, oppure eventi cittadini, queste strade possono diventare degli orinatoi a cielo aperto per quei cittadini che hanno impellenti bisogni fisiologici da espletare. L'amministrazione comunale ha avviato dal 2015, grazie alla creazione di un trust, la realizzazione di nuovi vespasiani posizionati in luoghi strategici per combattere il proliferare di questo tipo di situazione, anche se ad oggi non si conosce il reale utilizzo di queste strutture e se nelle vicinanze di questi bagni siano diminuiti i casi di bagni improvvisati.

MUP web-GIS: layer Usi e trasformazioni non convenzionali.

Fonte:

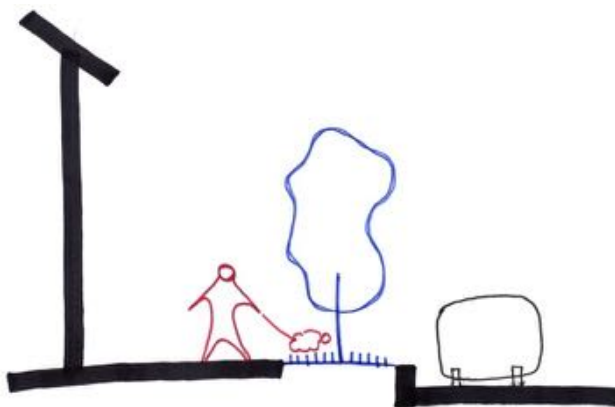
-Comune di Bologna (2015), *Inaugurati i bagni pubblici in zona universitaria*. Disponibile a: <https://www.comune.bologna.it/news/inaugurati-i-bagni-pubblici-zona-universitaria> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Il fascio d'erba

C3.4

Ambiente

Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.51: piccole aiuole ai lati della strada diventano un

Nelle sezioni stradali a volte ci sono spazi di risulta che vengono attrezzati come semplici aiuole d'erba oppure vengono arricchite con la presenza di piccoli fusti arborei arricchendo la qualità. Tuttavia alcuni cittadini trovano in questi spazi un'ottima soluzione per poter far passeggiare i propri animali domestici e fargli espletare i loro bisogni, in quanto ci sono solo 15 aree di sgambamento per cani in città. Il comune a tal proposito non riesce al momento a trovare una soluzione efficace come evidenziato anche dal basso numero di multe emesse nonostante il problema persista.

MUP web-GIS: layer Usi e trasformazioni non convenzionali.

Fonti:

-Bignami, S. (2012), Contro i bisognini dei cani appena 4 multe all'anno, *la Repubblica Bologna*, 26 Aprile. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2012/04/26/news/cani_bologna_deiezioni-33994169/ [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

-Iazzetti, M.L. (2016), Cani e padroni, ecco le aree dove correre insieme a Bologna, *il Resto del Carlino*, 5 Dicembre. Disponibile a: <http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cosa%20fare/in%20città/aree-cani-bologna-1.2726704> [Ultimo accesso 7 Dicembre 2016].



Fig. 15.98: via XXI Aprile 1945, mattino: un cittadino fa svagare e compiere i bisogni al proprio cane in un'aiuola all'angolo con via Martini. (Credit: Valerio Francia 2016).



Fig. 15.99: Giardini Margherita: cittadini portano i propri cani in una precisa zona del parco denominata "area dei cani" sebbene non sia ufficialmente riconosciuta dal comune come un'area di sgambatura dei cani. (Credit: Bologna Today, 2012).

Vietato fumare

C3.5

Ambiente

Usi e trasformazioni non convenzionali



Schema 15.52: se non è prevista la sala fumatori i clienti dei locali che vogliono fumare sono costretti a farlo all'esterno degli stessi.

Fig. 15.100: piazza Re Enzo: alcuni volontari dell'associazione Marevivo sensibilizzano i cittadini sul tema dei mozziconi lasciati a terra. (Credit: Marevivo, 2016).

Pag. successiva, Fig. 15.101: Via Mazzini, sera: clienti di una pizzeria fumano seduti fuori grazie ad un cestino e una panchina messa a disposizione dal locale (Credit: Valerio Francia 2016).



In Italia è vietato fumare dentro qualsiasi tipo di esercizio commerciale. Per questo motivo alcuni bar o ristoranti si sono dotati di sale con aspiratori per permettere ai clienti di fumare all'interno del locale. Tuttavia non tutti i locali sono forniti di queste sale, per cui i clienti che desiderano fumare si ritrovano all'esterno dei locali in piccoli gruppetti per fumare in compagnia. Non sempre nelle vicinanze vi sono dei cestini dei rifiuti, e a volte sono gli stessi proprietari dei locali che mettono a disposizione posacenere. Per combattere la presenza di mozziconi a terra l'amministrazione ha attrezzato l'88% dei cestini dei rifiuti con posacenere e, tramite un patto di Cittadinanza Attiva con l'associazione Marevivo, ha permesso ciclicamente diverse campagne di sensibilizzazione sul tema tramite la distribuzione gratuita di portacenere tascabili, di cui tuttavia non si conoscono le ricadute effettive su questa problematica.

MUP web-GIS: layer Usi e trasformazioni non convenzionali.

Fonte:

-Comune di Bologna (2016), *La città non è un posacenere*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/news/la-citt-non-un-posacenere-0> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

#Create

16 | La mappatura di via Zamboni a Bologna: un nuovo approccio di indagine

Mapping via Zamboni in Bologna: a new investigation approach

Nella coscienza urbana³⁶ non solo la cittadinanza si prende cura della vita in città tutti i giorni, ma desidera anche avere una maggiore conoscenza di sé, di esplorare l'ambiente urbano nelle sue dinamiche. Il fenomeno urbano complesso è stato studiato da diverse discipline e si è potuto scomporre questa complessità in elementi semplici³⁷: diversi studiosi hanno analizzato la vita in città mettendo in risalto azioni elementari in un codice.

Nel capitolo precedente si è voluto analizzare la vita pubblica di Bologna, dimostrando come sia possibile scomporre in situazioni diversi aspetti che nascono dalla percezione dei cittadini e come queste siano in relazione con pratiche e politiche urbane promosse dall'amministrazione.

L'amministrazione di Bologna è molto attenta a questo aspetto di partecipazione attiva e ha messo in campo diversi strumenti, i quali però risultano inadeguati nel momento in cui si vuole coinvolgere i cittadini in una fase di osservazione, rilievo e presa coscienza delle problematiche che emergono nel contesto urbano. Come è stato osservato tutti gli strumenti a disposizione dei cittadini rappresentano sul territorio diverse azioni e politiche già in corso o programmate, restituendo uno di stato di fatto, senza permettere sia ai cittadini che a professionisti o tecnici, un percorso critico di monitoraggio su quale impatto gli interventi abbiano avuto sulla città e sui cittadini stessi. Alcune volte invece ai cittadini mancano competenze tecniche per poter accedere a i dati messi a disposizione dal comune. E' emerso infine come nei diversi processi partecipativi sia mancata una strumentazione

³⁶ Si veda il capitolo 5 all'interno per volume 1 #Pensare.

³⁷ Si veda il volume 2 #Sentire, in particolar modo il capitolo 6 e il capitolo 11.

capace di aiutare sia i cittadini che i tecnici contemporaneamente nel rilevare e analizzare la vita pubblica in città.

La difficoltà di trovare uno strumento adatto per questo scopo è enfatizzata, come visto nel capitolo sui possibili strumenti all'interno di questo volume, dal fatto che esistono molte tipologie di mappe, la maggior parte delle quali necessita di competenze specifiche nella loro elaborazione e indagine, come nel caso delle mappe create da Nold sul *Biomapping* (Nold, 2009), ovvero la rappresentazione di parametri biologici soggettivi che variano in relazione al contesto. In altri casi, come nel caso delle mappature effettuate dai migranti per la città di Milano e Bologna (Pezzoni, 2016a; 2016b), è necessario anche di diversi incontri in cui analizzare tramite dei *feedback* le percezioni dei singoli soggetti che hanno effettuato il rilievo e successivamente costruire un quadro generale per poterlo contestualizzare al meglio. Inoltre il supporto cartaceo di questo tipo di rilievo rende difficile la possibilità di condividere le analisi emerse ad una platea più ampia.

Per quanto riguarda invece gli strumenti web-GIS, si sono osservati diversi esempi come Mappi-na (Mappi-na, 2016) o Mapillary (Mapillary, 2016), i quali permettono non solo la possibilità da parte di diversi utenti di poter effettuare il tipo di rilievo che la mappa si prefigge di realizzare ma anche un'ampia diffusione delle informazioni che vogliono trasmettere. Tuttavia queste informazioni sono quasi ad uso esclusivo di un pubblico non esperto, in quanto i tecnici non sono in grado di contestualizzare queste informazioni ai fini della progettazione urbana. Inoltre un aspetto che va evidenziato è come queste mappe forniscano uno sguardo diverso su aspetti differenti della città, ma lo fossilizzino in un determinato momento. La componente temporale, presa in esame da alcuni studiosi come Whyte (1988) che ne hanno dimostrato l'importanza ai fini della comprensione di come viene vissuto lo spazio pubblico, non è stata quindi considerata.

Una volta redatto il codice per una città, come quello proposto nel capitolo precedente, vi è la necessità che questo codice sia fruibile e permetta di leggere lo spazio urbano e la vita pubblica al suo interno da un pubblico bilaterale, ovvero con competenze tecniche come professionisti, urbanisti e uffici tecnici del comune oppure senza competenze come i cittadini.

Questo obiettivo suggerisce la scelta di utilizzare la mappa come supporto di rappresentazione: uno strumento che ha la capacità di essere letto e utilizzato da chiunque soprattutto viste le esperienze analizzate riguardanti i giochi dove sempre più cittadini-utenti hanno familiarità con questo tipo di supporto. Se si volesse utilizzare un supporto tramite un database per la comunicazione delle informazioni relative alla vita pubblica a Bologna, questo comporterebbe l'esclusione di quella categoria di cittadini che non hanno dimestichezza con software adatti alla lettura dei dati. Una rappresentazione in mappa permette la localizzazione immediata di una determinata percezione in maniera univoca.

Dato che l'esplorazione urbana comporta una serie diversa di dati organizzabili secondo diverse gerarchie, questo comporta come il migliore supporto utilizzabile sia quello di un web-GIS. Infatti, essendo una tecnologia web-based, l'accesso alle informazioni contenute all'interno della mappa diventa molto più capillare, in quanto la diffusione di dispositivi digitali capaci di accedere ad internet è molto alta (Garagnani, Mingucci & Muzzarelli, 2008; Bravo, Garagnani, Mingucci, & Muzzarelli, 2013).

In questa maniera è possibile ottenere uno strumento capace di veicolare diverse informazioni e diverse dimensioni dello spazio urbano: una cartografia di una città di per sé fornisce unicamente delle informazioni bidimensionali sullo spazio, che vengono arricchite con la georeferenziazione delle stesse all'interno di un geoide, ovvero una superficie di riferimento che permette anche l'individuazione di un parametro altimetrico.

La possibilità di aggiungere dei livelli ulteriori di informazione può aumentare il livello di conoscenza dello spazio urbano in quanto se le informazioni si riferiscono anche ad aspetti sulla terza dimensione possono restituire un sapere morfologico

ancora più accurato. Ad esempio lo studente canadese James Arteaga ha svolto nel 2016 un tirocinio all'interno del progetto *New Paradigm / New Tools* coordinato da CIMS - Immersive Media Studio della Carleton University (Ottawa, Canada) e svolto in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture con sede a Bologna, con la finalità di uno studio approfondito sulla città europea, con particolare attenzione al centro storico di Bologna. È stato esplorato il divario nel patrimonio immateriale e del modo di vivere di molte piazze e spazi pubblici a Bologna, collegati da questioni sociali, eventi storici, percezioni e le sensazioni emotive dei cittadini. Sono stati documentati Piazza Verdi, Piazza Rossini, tutta via Zamboni fino alle Due Torri in Piazza di Porta Ravegnana, e sono stati indagati attraverso la fotogrammetria e la scansione laser, al fine di preparare un quadro digitale orientato ai processi collaborativi che i settori privato e pubblico potrebbero utilizzare per produrre risultati innovativi sulla comprensione degli spazi urbani. Questa indagine è inserita in una prospettiva più ampia che permetterà una discussione sullo spazio urbano contemporaneo collegando a modelli digitali le informazioni immateriali sulla città.

Oltre alla terza dimensione, la componente temporale assume un valore importante, come è stato evidenziato nell'analisi delle diverse situazioni, in quanto permette di comprendere approfonditamente le dinamiche umane all'interno dello spazio pubblico in relazione alle loro cause. L'aggiunta di un ulteriore livello all'interno di una mappa consente di avere un quadro a quattro dimensioni dello spazio pubblico, e successivamente, considerando anche le percezioni mappate, le dimensioni salgono a cinque.

Con questi presupposti è possibile proporre una metodologia per mappare le percezioni della vita pubblica a Bologna, ovvero prendere coscienza di una realtà considerata esterna come consigliato dall'enciclopedia Treccani alla voce *percezione*³⁸.

³⁸ Treccani, *percezione*. Disponibile a: <http://www.treccani.it/vocabolario/percezione/> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

Prima di approcciarsi alla creazione di uno strumento capace di permettere la lettura della vita pubblica nello spazio pubblico di Bologna, sono stati effettuati tre rilievi di tipo manuale, ovvero sono state scelte tre differenti fasce orarie per poter ottenere un campione di situazioni rilevate più eterogenea nell'arco della giornata; le fasce orarie scelte sono state: 09.00-11.00, 13.00-15.00, 17.30-18.30.

La sequenza urbana presa in esame è via Zamboni, intesa da Piazza di Porta Ravegnana fino a Porta San Donato, in quanto area contesa della città e da sempre al centro di dibattiti tra i suoi utenti e fruitori e l'amministrazione. Insieme a James Arteaga, tirocinante del progetto *New paradigm / New Tools*, sono state effettuate delle passeggiate dove sono state annotate su una mappa prestampata della sequenza in esame la ricorrenza delle situazioni analizzate nel Codice di Bologna.



Fig. 16.1: le mappe cartacee utilizzate per il rilievo manuale.

#Creare

Una volta raccolti dati è stata effettuata una ricerca del supporto web-based che più rispondesse alle caratteristiche descritte precedente: accessibilità, e versatilità.

La prima scelta è ricaduta sull'applicazione Google che mette a disposizione ai suoi utenti: Google Mymaps.

Si è deciso di riportare in maniera grezza il set di dati corrispondenti alla prima rilevazione per poter testare le potenzialità dello strumento. Successivamente è stata testata come prima cosa l'accessibilità constatando come l'accesso alla mappa da un utente esterno sia possibile unicamente mediante un account Google. Di seguito è stata sperimentata la possibilità di esportare i dati della mappa per essere utilizzati attraverso un software tecnico per mappe GIS, ed è stato evidenziato come i dati possono essere esportati unicamente attraverso un file avente estensione .kml, formato proprietario della Google, utilizzabile

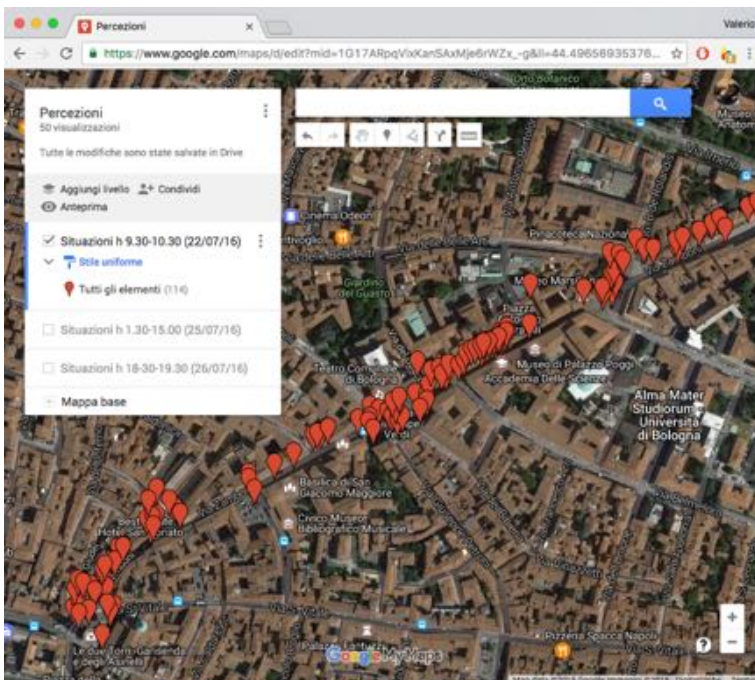


Fig. 16.2: i dati del primo rilievo riportati in maniera grezza in Google My Maps al fine di testarne le funzionalità.

per scambiare informazioni tra diversi software della casa di produzione come Google Earth o Google Desktop.

Google Mymaps è stato scartato in base a queste due osservazioni. Si è dunque deciso di sperimentare la piattaforma Umap. Si tratta di una piattaforma open-source, utilizzata anche dal comune di Bologna nell'ambito della sua piattaforma di distribuzione OpenData, con licenza WTFPL, ovvero senza limitazioni d'uso.

Questa piattaforma si avvale come base cartografica delle mappe realizzate da OpenStreetMap (OSM), una comunità di mappatori, professionisti GIS e ingegneri che contribuiscono e mantengono i dati sulle strade, sentieri, caffè, stazioni ferroviarie e molto altro, in tutto il mondo; a sua volta OSM possiede una licenza che ne permette il libero utilizzo a patto che venga attribuita a OpenStreetMap appunto.

Si è proceduto ai medesimi test effettuati per Google MyMaps: le mappe create sulla piattaforma Umap non necessitano alcun tipo di accesso per essere visualizzate o esplorate ed inoltre è possibile importare ed esportare i dati in diversi formati tra cui i formati .csv .kml .geojson.

Poter importare i dati anche da fonti esterne è un fattore importante in quanto la versatilità dello strumento deve permettere lo scambio di informazioni sia in entrata che in uscita, trasformandosi in una interfaccia di scambio tra l'operazione di rilievo, quella di visualizzazione e quella di analisi approfondita. Umap è una piattaforma molto versatile e ciò ha permesso l'inserimento di un primo *layer* contenente le informazioni sulla terza dimensione dello spazio pubblico. Tramite la creazione di poligoni sulla mappa in corrispondenza di particolari spazi pubblici, si è potuto associare a queste forme bidimensionali un indirizzo web che riportasse ai modelli digitali delle piazze ricreati tramite fotogrammetria da James Arteaga durante il tirocinio del programma *New Paradigm / New Tools*. Inoltre è stato possibile inserire dei *pin* in determinate posizioni che rimandassero a delle foto sferiche; in questo caso ci si è avvalsi dal servizio fornito da Google Street View.

#Creare

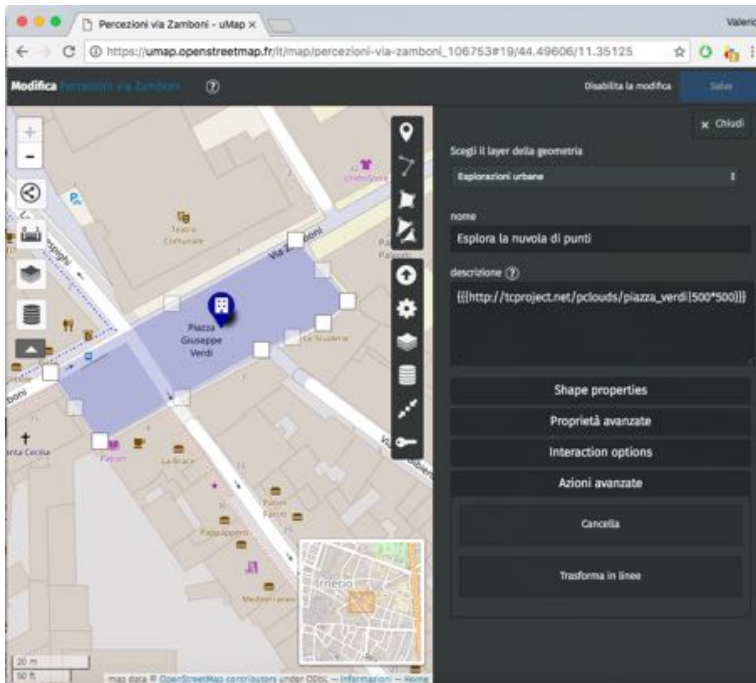


Fig. 16.3: tramite un linguaggio specifico è stato possibile inserire nella scheda riferita al poligono di una piazza il riferimento ai modelli digitali ricreati tramite fotogrammetria.

In questa maniera è possibile per l'utente esplorare la terza dimensione dello spazio bidimensionale della mappa sia tramite foto immersive che tramite i modelli digitali creati tramite la fotogrammetria.

Di seguito si è proceduto all'importazione dei dati grezzi della prima rilevazione all'interno di una nuova mappa. Dopo la loro importazione, che consisteva nel riportare la situazione rilevata in un punto della mappa cartacea su un pin all'interno della mappa virtuale, è stata affrontata la fase successiva: l'inserimento di informazioni aggiuntive riguardanti le situazioni.

Infatti il dato grezzo del rilievo possiede tre informazioni di base: coordinate geografiche, codice della situazione, orario del rilievo. Per poter permettere la lettura di questi dati da parte dell'utente è necessario per ogni situazione rilevata compilare delle schede che possano identificare e spiegare in maniera esauritiva di che tipo di percezione si tratti.

Per fare questo all'interno di Umap vi è la possibilità di riempire dei campi appositi per ogni pin inserito, i quali nella visualizzazione *utente* forniscono una scheda dettagliata con immagini e descrizione della situazione rilevata. La piattaforma Umap fornisce anche la possibilità rendere di *default* le descrizioni delle schede contenute all'interno di ogni *layer* creato all'interno della mappa. Questo sicuramente porta dei vantaggi nell'elaborazione dei dati rilevati, ma solleva una problematica concettuale.

Per facilitare la visualizzazione dei dati si è stato deciso di ridurre il più possibile i *layer* in quanto se si fossero creati *layer* per ogni diversa situazione, gli utenti finali si ritroverebbero con 52 *layer* diversi in cui orientarsi. Si decise di creare i *layer* corrispondenti alle sottocategorie individuate nel Codice di Bologna ottenendo il giusto compromesso in quanto risulta più semplice consultare i diversi *layer* ma rimangono intatte, cosa più

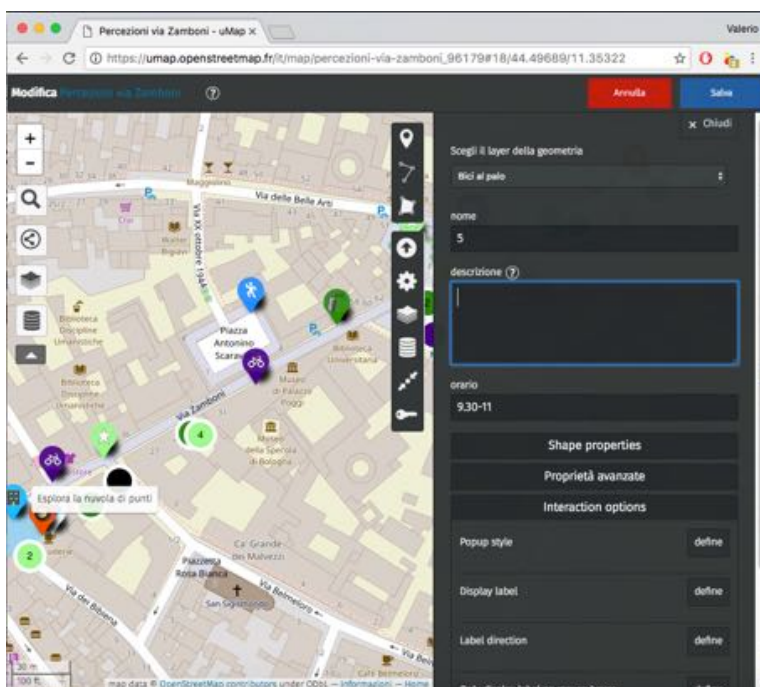
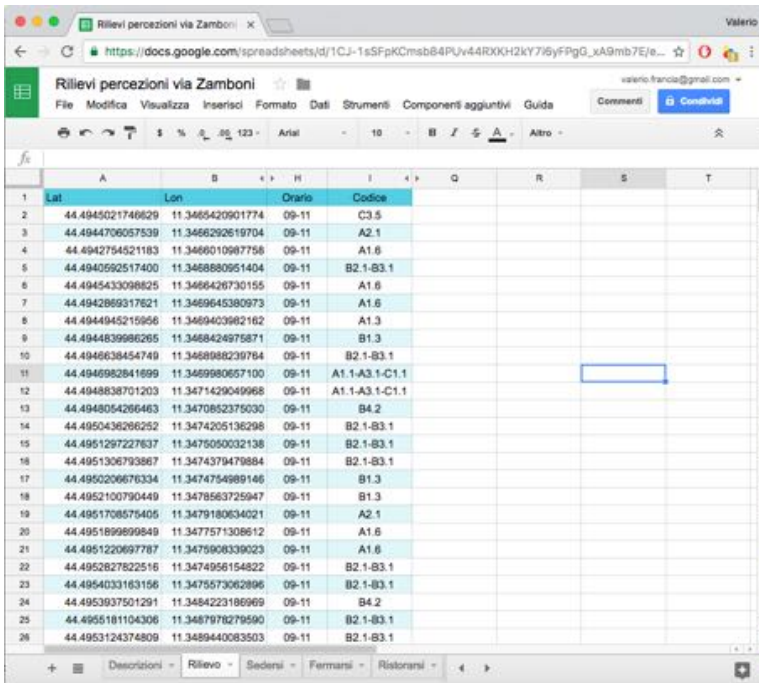


Fig. 16.4: per ogni pin inserito Umap permette di personalizzare la scheda descrittiva.

#Creare



	A	B	H	I	Q	R	S	T
1	Lat	Lon	Orario	Codice				
2	44.4945021746629	11.3465420901774	09-11	C3.5				
3	44.4944706057539	11.3466292619704	09-11	A2.1				
4	44.4942754521183	11.3466010987758	09-11	A1.6				
5	44.49405692517400	11.3468880951404	09-11	B2.1-B3.1				
6	44.4945433098625	11.3466426730155	09-11	A1.6				
7	44.4942869317621	11.3469645380973	09-11	A1.6				
8	44.4944945215956	11.3469403962162	09-11	A1.3				
9	44.4944839986265	11.3468424975871	09-11	B1.3				
10	44.4946638454749	11.3468988239784	09-11	B2.1-B3.1				
11	44.49465982841699	11.3469980657100	09-11	A1.1-A3.1-C1.1				
12	44.4948838701203	11.3471429049968	09-11	A1.1-A3.1-C1.1				
13	44.4948054266463	11.3470852375030	09-11	B4.2				
14	44.4950436266252	11.3474205136298	09-11	B2.1-B3.1				
15	44.4951297227637	11.3475050032138	09-11	B2.1-B3.1				
16	44.4951306793867	11.3474379479884	09-11	B2.1-B3.1				
17	44.4950206676334	11.3474754989146	09-11	B1.3				
18	44.4952100790449	11.3478563725947	09-11	B1.3				
19	44.4951708575405	11.3479180634021	09-11	A2.1				
20	44.4951899899849	11.3477571308612	09-11	A1.6				
21	44.4951220697787	11.3479908339023	09-11	A1.6				
22	44.4952627822516	11.3474956154822	09-11	B2.1-B3.1				
23	44.4954033163156	11.3475573062896	09-11	B2.1-B3.1				
24	44.4953937501291	11.3484223186969	09-11	B4.2				
25	44.4955181104306	11.3487978279590	09-11	B2.1-B3.1				
26	44.4953124374809	11.3489440083503	09-11	B2.1-B3.1				

Fig. 16.5: foglio di lavoro in cui sono stati riportati i record con i dati dei rilievi effettuati.

importante, le distinzioni concettuali di categoria delle situazioni. Inoltre Umap consente di realizzare dei *layer*, ma non dei gruppi di *layer*, di conseguenza la creazione di *layer* per le differenti sottocategorie risulta la migliore soluzione.

In questa maniera tuttavia rimaneva una problematica irrisolta: la possibilità che la mappa si potesse autocompilare senza dover scomodare una figura capace di gestire i *layer* e le funzionalità di Umap, soprattutto in previsione di poter aggiornare la mappa con nuovi set di dati.

Per questo motivo, si è deciso di riportare i set di dati delle rilevazioni su un foglio di calcolo elettronico web-based. In questo caso è stato utilizzato il servizio offerto da Google Documenti, che permette la visualizzazione dei dati anche da utenti non registrati, ma soprattutto permette l'esportazione dei dati in un file di formato .csv, completamente supportato tra le opzioni di caricamento di file esterni di.

Si è creato quindi un foglio di lavoro in cui sono state riportate diverse informazioni ordinate per colonne: latitudine, longitudine, orario di rilievo, codice della situazione, nome della situazione, descrizione, foto, tipo di rappresentazione fornito dal *pin*.

Nelle prime 4 colonne sono stati riportati i dati ottenuti dai rilievi e le coordinate sono state ottenute tramite un servizio gratuito fornito dal sito web www.coordinate-gps.it.

Per quanto riguarda gli altri dati delle situazioni si è creato un secondo foglio di lavoro che contenesse tutte le informazioni riguardanti le loro schede; riprendendo il codice della situazione tramite la funzione *LOOKUP* è stato possibile associare automaticamente ad ogni codice presente nel primo foglio di lavoro i rispettivi campi contenenti le informazioni necessarie alle schede.

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Codice	Nome	Descrizione	Foto	Descrizione	Credits	Metodo	
2	A1.1-A3.1-C1.1	Un caffè all'aperto	Se un ristorante o u	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza \	Photo credits: Vi	un esercizio pul	
3	A1.2-A3.2-C1.2	Un caffè sotto i portici	Se un esercizio pu	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza \	Photo credits: Vi	un esercizio pul	
4	C2.1	Il rusco all'aperto	Se i cassonetti deli	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via D'az	Photo credits: Vi	gruppi circo	
5	C2.2	La raccolta differenziata	Nei giorni preposti	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via dei F	Photo credits: Vi	gruppi circo	
6	A1.3	La panchina improvvisata	Può capitare di ave	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Pet	Photo credits: Vi	gruppi circo	
7	A1.4	Godersi il gelato	Mangiare un gelato	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via degi	Photo credits: Vi	gruppi circo	
8	A2.1	Gli artisti di strada	Gli artisti di strada	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza F	Photo credits: Vi	un artista di str	
9	A2.2	La fontana Wi-Fi	Il comune di Bologr	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza \	Photo credits: Vi	gruppi circo	
10	B1.3	La consegna delle merci	I furgoni che affettu	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza c	Photo credits: Vi	un furgone in ac	
11	B4.2	La scorciatoia spericolata	Anche se uno spaz	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Zam	Photo credits: Vi	un singolo mezz	
12	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci son	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Zam	Photo credits: Vi	un palo metallic	
13	B3.2	La ciclabile in crisi	Non sempre è poss	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza F	Photo credits: Vi	tratti di ciclabile	
14	A1.6	L'invito della panchina	La presenza di una	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza F	Photo credits: Vi	gruppi circo	
15	C2.5	Dove lo butto?	Non sempre i cestri	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Man	Photo credits: Vi	gruppi circo	
16	A5.2	Gli eventi in piazza	La street art, a diffe	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza F	Photo credits: Vi	un evento in un	
17	C3.5	Vietato fumare	Non tutti i locali sor	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Maz	Photo credits: Vi	gruppi circo	
18	C3.1	La Street-art	La street art, a diffe	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Piazza \	Photo credits: Vi	un'opera di stre	
19	A5.4	Pop-up party	Quando uno studer	http://www.toproj...	Foto dimostrativa - Via Pet	Photo credits: Vi	gruppi di pens	
20								
21								
22								
23								
24								
25								
26								

Fig. 16.6: in un foglio secondario sono state inserite le informazioni aggiuntive per ogni situazione da far visualizzare all'interno delle schede di UMap, successivamente queste informazioni sono state assegnate tramite di codici alfanumerici ai relativi record dei rilievi.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
1	Lat	Lon	Orario	CodiceAlbero	Nome	Descrizione	Foto	Link					
2	44.4945021746629	11.3465420901774	09-11	C3.5	Vietato fumare	Non tutti i locali	http://www.tcproject.net/valerio/c3	F					
3	44.4944706057539	11.3466292619704	09-11	A2.1	Gli artisti di strad	Gli artisti di stre	http://www.tcproject.net/valerio/a2	F					
4	44.4942754521183	11.3466010987758	09-11	A1.6	L'invito della pan	La presenza di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
5	44.4940592517400	11.3468880951404	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
6	44.4945433098825	11.3466426730155	09-11	A1.6	L'invito della pan	La presenza di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
7	44.4942869317621	11.3469645380973	09-11	A1.6	L'invito della pan	La presenza di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
8	44.4944945215956	11.3469403982162	09-11	A1.3	La panchina imp	Può capitare di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
9	44.4944839986265	11.3468424975871	09-11	B1.3	La consegna del	I furgoni che ef	http://www.tcproject.net/valerio/b1	F					
10	44.4946838454749	11.3468988239764	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
11	44.4946982841699	11.3469980657100	09-11	A1.1-A3.1-C1.1	Un caffè all'aperi	Se un ristorante	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
12	44.4948838701203	11.3471429049668	09-11	A1.1-A3.1-C1.1	Un caffè all'aperi	Se un ristorante	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
13	44.4948054266463	11.3470852375030	09-11	B4.2	La scorciatoia sp	Anche se uno s	http://www.tcproject.net/valerio/b4	F					
14	44.4950436266252	11.3474205136298	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
15	44.4951297227637	11.3475050032138	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
16	44.4951306793867	11.3474379479884	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
17	44.4950206676334	11.3474754899146	09-11	B1.3	La consegna del	I furgoni che ef	http://www.tcproject.net/valerio/b1	F					
18	44.4952100790449	11.3478563725947	09-11	B1.3	La consegna del	I furgoni che ef	http://www.tcproject.net/valerio/b1	F					
19	44.4951708575405	11.3479180634021	09-11	A2.1	Gli artisti di strad	Gli artisti di stre	http://www.tcproject.net/valerio/a2	F					
20	44.4951899699849	11.3477571308612	09-11	A1.6	L'invito della pan	La presenza di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
21	44.4951220697787	11.3475968339023	09-11	A1.6	L'invito della pan	La presenza di	http://www.tcproject.net/valerio/a1	F					
22	44.4952827622516	11.3474956154822	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
23	44.4954033163156	11.3475573062896	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					
24	44.4953937501291	11.3484223186969	09-11	B4.2	La scorciatoia sp	Anche se uno s	http://www.tcproject.net/valerio/b4	F					
25	44.4955181104306	11.3487978279590	09-11	B2.1-B3.1	La bici al palo	Non sempre ci	http://www.tcproject.net/valerio/b2	F					

Fig. 16.7: tramite la funzione LOOKUP è stato possibile completare i record dei rilievi con tutte le informazioni necessarie alla compilazione della mappa web-GIS.

La piattaforma di Umap permette la visualizzazione di immagini o di aprire dei *frame*, ovvero finestre, dove visualizzare riferimenti ad altri indirizzi web come siti internet o altri applicativi, come già sperimentato per il *layer* sull'ambiente costruito.

Per questo motivo le foto di riferimento alle singole situazioni, realizzate da chi scrive, sono state caricate sul server di TC Project, in modo tale da avere un indirizzo web da inserire nella scheda della situazione.

Una volta ottenuto un foglio completo di tutte le informazioni necessarie, sono stati creati ulteriori nuovi fogli di lavoro all'interno dei quali vi fosse una tabella pivot con lo scopo preciso di filtrare le situazioni contenute all'interno del primo foglio di lavoro nei corrispettivi *layer* utilizzando come chiave di filtro proprio i codici identificativi delle situazioni stesse.

Di conseguenza sono stati creati tanti nuovi fogli di lavoro, quanti i futuri *layer* che appariranno nella mappa.

Una volta finita la compilazione delle diverse tabelle pivot tramite l'aggiustamento dei diversi filtri, si è proceduto alla pubblicazione web dei singoli file .csv tramite la creazione di un indirizzo url che successivamente è stato inserito nell'apposito modulo di importazione dei dati all'interno delle proprietà del *layer* di Umap.

A questa fase però è stato riscontrato un problema: le coordinate ottenute dalla piattaforma utilizzata si basano sul geoide di riferimento utilizzato da Google Maps mentre OpenStreetMap utilizza un diverso geoide di riferimento. Questo quindi ha generato la traslazione dei *pin* corrispondenti al rilievo delle situazioni. Per ovviare a questo problema si è proceduto

	A	B	C	D	E	F	G
1	Lat	Lon	Codice	Orario	Nome	Descrizione	
2	44.49465906	11.34698197	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
3	44.49485134	11.34707316	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
4	44.49499675	11.34744867	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
5	44.49511937	11.34774908	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
6	44.49512398	11.34775042	C2.2	13-15	La raccolta d	Nei giorni pr	
7	44.49515076	11.34783223	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
8	44.49530095	11.34821178	C2.2	13-15	La raccolta d	Nei giorni pr	
9	44.49546358	11.34854033	C2.2	13-15	La raccolta d	Nei giorni pr	
10	44.49548749	11.34871199	C2.1	18-20	Il rusco al'fa	Se i cassone	
11	44.49564151	11.34916529	C2.2	13-15	La raccolta d	Nei giorni pr	
12	44.49606720	11.35064989	C2.1	18-20	Il rusco al'fa	Se i cassone	
13	44.49606911	11.35061904	C2.1	13-15	Il rusco al'fa	Se i cassone	
14	44.49607677	11.35009601	C2.2	13-15	La raccolta d	Nei giorni pr	
15	44.49607772	11.35023146	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
16	44.49609877	11.35012418	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
17	44.49610068	11.35030657	C2.1	13-15	Il rusco al'fa	Se i cassone	
18	44.49716920	11.35334283	C2.1	09-11	Il rusco al'fa	Se i cassone	
19	44.49719025	11.35291635	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
20	44.49724669	11.35311350	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
21	44.49764654	11.35420382	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
22	44.49770680	11.35474696	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
23	44.49779672	11.35465845	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	
24	44.49790864	11.35500848	C2.1	13-15	Il rusco al'fa	Se i cassone	
25	44.49791059	11.35501250	C2.1	18-20	Il rusco al'fa	Se i cassone	
26	44.49803204	11.35589897	C2.2	18-20	La raccolta d	Nei giorni pr	

Fig. 16.8: tramite l'utilizzo delle tabelle PIVOT sono state create tanti fogli secondari quanti livelli previsti all'interno del web-GIS filtrando i codici alfanumerici relativi alle situazioni da inserire.

#Creare

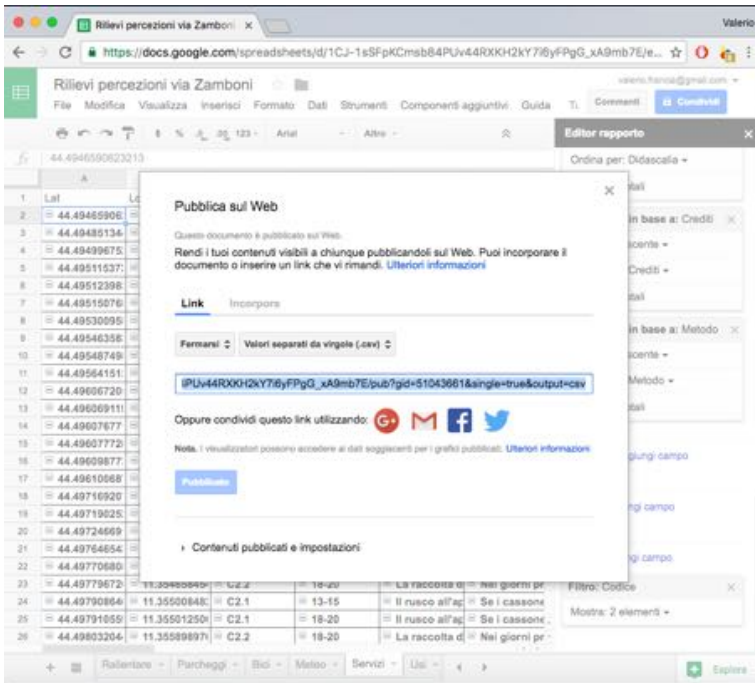


Fig. 16.9: Google Spreadsheet permette di pubblicare sul web i singoli fogli in diversi formati, tra cui il formato .csv ampiamente supportato dalle impostazioni di importazione di Umap.

rilevando le coordinate geografiche di un preciso punto di riferimento su entrambe le mappe, e si è calcolata la differenza emersa tra le due coppie di coordinate.

Questa differenza è stata sottratta alle coordinate dei rilievi ottenuti con il geode di riferimento utilizzato da Google Maps e successivamente aggiornando la mappa, i *pin* hanno ritrovato la posizione originale de rilievo riducendo l'errore di posizionamento a qualche metro.

Una volta che i *pin* sono stati caricati correttamente all'interno dei rispettivi *layer* si è proceduto a definire aspetti della visualizzazione delle informazioni sui rilievi. Si è deciso di fare in modo che quando l'utente della mappa, volendo interrogare lo strumento su un preciso *pin*, possa semplicemente selezionare il *pin* facendo generare una scheda sopra il *pin* recante il nome

della situazione, la descrizione, la foto e infine i dati relativi al rilievo.

Per poter rendere questa mappa strumento versatile e utilizzabile sia da un'utenza non specializzata come i cittadini ma anche da tecnici e professionisti, è stato inserito nella descrizione del *layer* il medesimo indirizzo web di riferimento ai fogli di lavoro utilizzato per inserire i dati. In questa maniera un'utente che desidera effettuare indagini approfondite con i dati delle rilevazioni ha la possibilità di esportare l'archivio di dati alfanumerici in formato .csv del *layer* oggetto di studio e utilizzare altre tipologie di software di analisi.

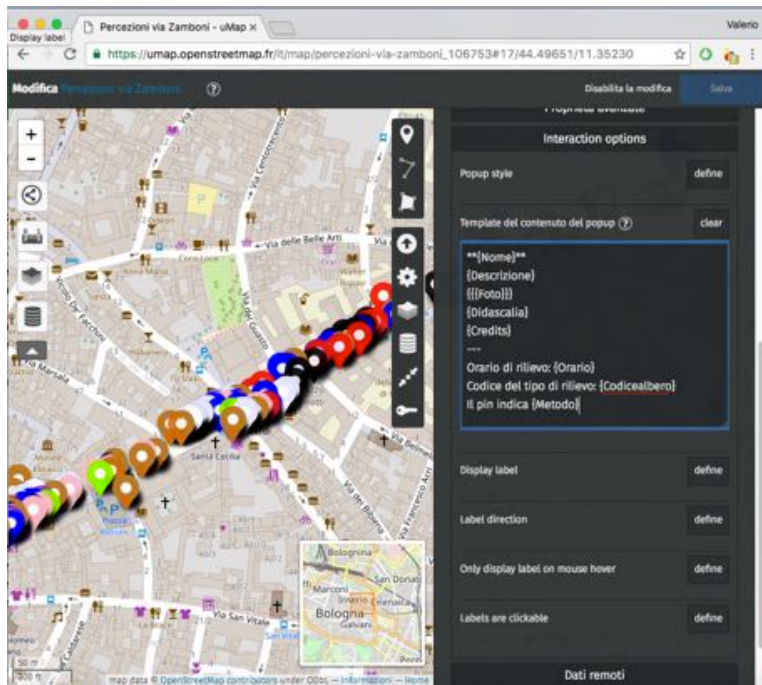


Fig. 16.10: tramite il pannello di personalizzazione delle schede è stato possibile scrivere un linguaggio comune a tutti i pin capace di reperire le informazioni dal file .csv pubblicato online e farle riportare nelle rispettive schede d'analisi.

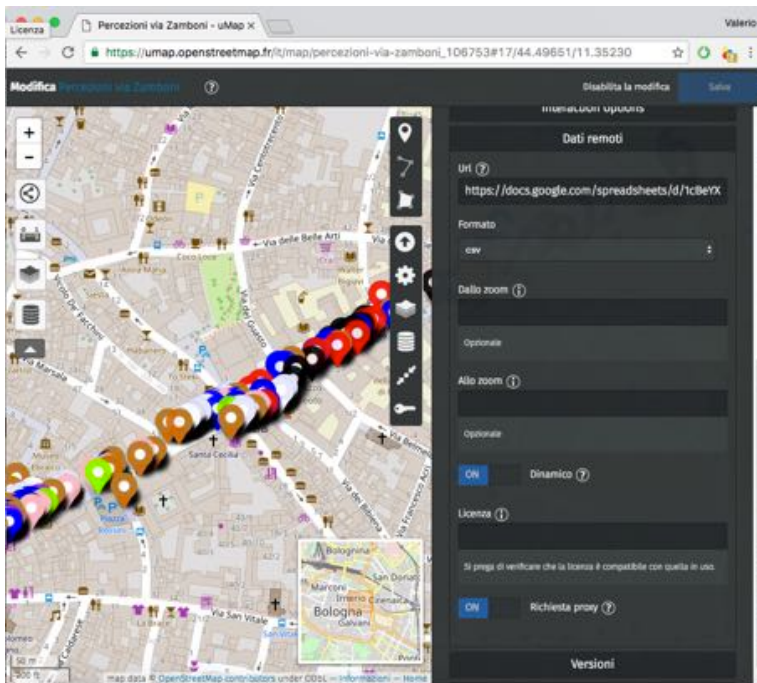


Fig. 16.11: tramite l'attivazione delle opzioni "Dinamico" e "Richiesta Proxy" si permette a Umap di aggiornare in automatico l'importazione dei dati dai fogli Google Spreadsheet.

Diventa evidente come il cuore di questo strumento in realtà sia il foglio di calcolo elettronico utilizzato per riportare i dati grezzi del rilievo. Infatti, tramite le opzioni *Dinamico* e *Richiesta proxy* attive, la mappa di Umap si aggiorna costantemente sui dati che riceve dal foglio elettronico. Questo permette di operare sui dati grezzi senza intaccare minimamente l'interfaccia della mappa riducendo le possibilità di commettere errori nell'inserimento delle informazioni all'interno delle schede.

Infine, sempre per ridurre i possibili errori, si è deciso che questo strumento non possa essere accessibile da qualsiasi utente nella modalità di *editing*, ovvero quella in cui si possono aggiungere o modificare i dati, in quanto si può presentare l'eventualità in cui un utente aggiunga un intero set di dati o ne modifichi uno di proposito al fine di fallare la percezione della vita pubblica. Risulta necessario che i dati e le caratteristiche dello strumento

vengano *trattate* da operatori di fiducia da parte del possibile ente che gestisce lo strumento.

Nel capitolo inerente ai possibili sviluppi, si tratterà questo e altri aspetti analizzando le diverse possibilità di immissione e gestione dei dati, ma anche la flessibilità dello strumento nei confronti di diverse utenze che vi si avvicinano.

La mappa è consultabile al seguente indirizzo web:

https://umap.openstreetmap.fr/it/map/percezioni-via-zamboni_106753#16/44.4964/11.3510

Il foglio di calcolo di Google Documenti invece è consultabile al seguente indirizzo web:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/e/2PACX-1vRnLLiCfQIUro6GvwwU0Q2vsS9qv8-MorWPB3_bXakNoO3DR_T8NfejmdsCHT6EzbvLYQqiBq6oRtxL/pubhtml

Le immagini presenti in questo capitolo sono relative ai materiali di lavoro per la costruzione dello strumento MUP.

#Create

17 | MUP: uno strumento web-GIS user-friendly di condivisione e interazione

MUP: a user-friendly web-GIS tool for sharing and interaction

MUP è uno strumento web-GIS realizzato nell'ambito di attività di ricerca svolte presso il laboratorio Silab del Dipartimento di Architettura della Scuola di Ingegneria e Architettura dell'Università di Bologna. Alcuni aspetti di MUP sono stati sviluppati e approfonditi nell'ambito delle attività del progetto *New Paradigm / New Tools* coordinato da CIMS - Immersive Media Studio della Carleton University (Ottawa, Canada) e svolto in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture con sede a Bologna. In particolare MUP integra alcuni modelli tridimensionali a nove di punti generati per fotogrammetria digitale, realizzati da James Arteaga, tirocinante del progetto *New Paradigm / New Tools*.

MUP è stato pensato per diversi tipi di utenti e per diverse tipologie di utilizzo:

- i cittadini possono accrescere la propria conoscenza sulla percezione di come viene vissuto e usato lo spazio pubblico, ed effettuare riflessioni critiche tipiche della sempre più emergente coscienza urbana³⁹;
- i professionisti possono effettuare rilievi e indagini conoscitive dell'ambiente urbano, finalizzate ad accrescere la qualità del progetto architettonico che urbano;
- i tecnici delle amministrazioni possono rilevare le modalità di uso dello spazio pubblico, al fine di monitorare l'influenza di politiche urbane adottate dall'amministrazione;

³⁹ Si veda a riguardo il capitolo sulla coscienza urbana all'interno del volume 1 dal titolo #Pensare.

#Creare

- cittadini, professioni e tecnici insieme possono: in una fase pre-progetto indagare ed effettuare rilievi della vita pubblica per far emergere esigenze e criticità all'interno di processi di progettazione urbana condivisa; in una fase post-progetto monitorare come gli interventi realizzati abbiano intercettato i desideri e gli obiettivi prefissati.

MUP utilizza una interfaccia *user-friendly*: essendo un web-GIS è accessibile tramite qualsiasi browser web, sia su computer che su smartphone dotato di accesso internet, non richiede nessuna competenza specifica per la navigazione e la lettura dei dati.



Fig. 17.1: MUP, in quanto web-GIS, è accessibile tramite qualsiasi browser web, permettendo la sua consultazione anche dagli smartphones.

MUP si presenta quindi come una mappa web-GIS liberamente consultabile che rappresenta, su una base cartografica, il verificarsi delle percezioni sui modi d'uso e di vita pubblica, coerentemente con quanto definito nel Codice di Bologna. Il caso di studio preso in esame è la sequenza urbana di via

Zamboni: nella mappa sono stati inseriti un certo numero di pin colorati relativi alle situazioni, ogni pin rappresenta una singola percezione rilevata.

L'interfaccia di MUP è molto semplice: la mappa occupa tutto lo spazio del browser, nella parte inferiore destra una finestra inquadra la sequenza urbana in esame (su una mappa ad una scala maggiore), nella parte in alto a sinistra sono presenti i comandi utili alla navigazione all'interno della mappa, ad esempio per effettuare misurazioni di distanze tra due punti, unitamente al pannello di gestione dei *layer* e al pannello con cui è possibile scegliere una cartografia di base differente.

La struttura della mappa è costituita da diversi *layer*, di cui il primo riguarda l'esplorazione della tridimensionalità dell'ambiente costruito, mentre i rimanenti rappresentano i rilievi delle percezioni emerse. Ogni *layer* è identificato da un colore e rappresenta una sottocategoria del Codice di Bologna: l'individuazione avviene grazie alla medesima denominazione e allo stesso codice alfanumerico assegnati all'interno del Codice di Bologna. Ne consegue che alcune situazioni rilevate appaiano in più *layer*.

L'utente fin da subito ha la possibilità di indagare ogni singolo *pin* presente sulla mappa semplicemente selezionandolo con il mouse. Quest'azione determina l'apertura di una scheda descrittiva della percezione rilevata: vengono riportati il nome della situazione, una sua breve descrizione corredata da una foto esemplificativa, l'orario in cui è stata rilevata e il codice alfanumerico che rimanda al Codice di Bologna e quindi ad eventuali maggiori approfondimenti.

Il *layer ambiente* permette di esplorare la terza dimensione dello spazio pubblico tramite azioni indicate da poligoni e *pin* corrispettivi. Selezionando un poligono relativo ad uno spazio pubblico appare infatti una scheda attraverso la quale è possibile esplorare un modello virtuale costituito da una nuvola

#Creare

di punti realizzata tramite un metodo di rilievo fotogrammetrico all'interno del progetto *New Paradigm / New Tools*.

Selezionando invece il *pin* relativo ad uno spazio pubblico è possibile esplorare una foto sferica permettendo così una indagine immersiva della terza dimensione di quel determinato luogo.

MUP permette di indagare la complessità della vita urbana e dei modi d'uso dello spazio pubblico tramite la scomposizione della vita pubblica in situazioni e percezioni ed evidenziando dove e quando questi si verificano all'interno di via Zamboni. Inoltre consente agli utenti di disattivare a piacimento i *layer* che risultano meno interessanti durante la navigazione dello strumento, mettendo così in evidenza gli aspetti oggetto delle indagini personali.

Infine la mappa consente a chi necessitasse di ottenere i dati relativi alle percezioni rappresentate al suo interno, di esportare sul proprio computer l'archivio di dati alfanumerici in formato .csv contenente di dati del *layer* oggetto di studio. In questa maniera è possibile, per un'utenza più esperta, condurre indagini e analisi più approfondite tramite altre tipologie di software.

MUP è consultabile presso il seguente indirizzo:

https://umap.openstreetmap.fr/it/map/percezioni-via-zamboni_106753#16/44.4965/11.3509

Di seguito è possibile consultare le tavole in cui è rappresentata una panoramica per immagini del web-GIS appena descritto.

18 | Conclusioni e futuri sviluppi

Conclusions and future developments

Per comprendere la complessità della città di oggi, tramite il concetto di idea di città (Astengo, 1960), si è indagato un ampio quadro clinico dell'urbanistica analizzando diversi aspetti come quello storico, quello strumentale o quello del linguaggio.

Studiosi provenienti da diverse discipline (Villanti, 2006; Indovina, 2008; Karssenbergh, Laven, Glaser & van't Hoff, 2016) spostano l'attenzione dell'urbanistica da pratiche centralistiche di tipo top-down verso una visione di urbanistica condivisa tramite pratiche bottom-up. Gli stessi strumenti a disposizione mutano in forme e modi al fine di riuscire a indagare più approfonditamente l'organismo urbano cercando di raggiungere una partecipazione e condivisione reale dei processi e degli intenti, rivestendo la funzione descrittiva anziché regolatrice. La stessa figura dell'urbanista vira verso un ruolo dell'intermediario (Amin & Thrift, 2001) tra le scelte politiche delle amministrazioni e i cittadini che non vogliono sentirsi esclusi nelle decisioni programmatiche urbane, senza restringere il proprio campo di indagine ma costruendo interazioni attraverso il tempo, lo spazio e la conoscenza che li attraversati (Secchi, 2010)

La volontà sempre maggiore da parte della cittadinanza verso la ricerca di un ben-essere personale (Bravo, 2009) insieme all'emergere di nuove tematiche urbane (Bmw Guggenheim Lab, 2013b) porta ad una rinnovata attenzione allo spazio pubblico e al manifestarsi di culture urbane che si declinano in una coscienza urbana (Mela, 2006; GU | Generazione Urbana, 2016) in quanto stringe uno stretto rapporto con l'esperienza estetica degli spazi pubblici.

Per questi motivi si è visto come sociologi, architetti, giornalisti, artisti, cineasti e progetti di ricerca trasversali pongano l'attenzione verso la vita negli spazi pubblici, riconoscendone l'importanza e la potenzialità. L'attivismo urbano alimenta gli

spazi pubblici e diventa un modo per la cittadinanza senza competenze tecniche, di riprendere possesso della città ed esprimere sé stessa, grazie anche allo stretto rapporto che esiste tra la città reale e quella che oggi chiamiamo *città digitale*. Attraverso questo rapporto la diffusione delle idee è più veloce e aumenta la facilità di creazione di quel senso di appartenenza ad una comunità tramite il processo di parrochializzazione (de Waal, 2014) facendo così emergere sempre di più *l'everyday urbanism* (Chase, Crawford & Kaliski, 2008). L'urbanistica si fa tutti i giorni e tutti possono essere suoi protagonisti.

La vita pubblica e le dinamiche che la regolano si relazionano grazie alla percezione dello spazio pubblico che i cittadini hanno. Di conseguenza ogni azione intrapresa da un cittadino è mutuata dalla percezione degli elementi dell'ambiente costruito ma anche da elementi immateriali come i servizi offerti o la presenza stessa di altre attività nel territorio. Questo fa sì che la percezione della città faccia emergere i desideri e i bisogni dei cittadini che raggiungono tramite un processo di autosoddisfacimento. Si delinea quindi l'idea di città delle persone, ovvero una città flessibile, dinamica, autoriflessiva e con la volontà di rigenerarsi in continuazione. Con questa chiave di lettura si può comprendere come gli spazi pubblici posseggano un'identità composta non solo da aspetti morfologici, ma anche di modi vivere e usare gli stessi spazi pubblici. Ogni città ha un suo codice che è irriproducibile all'infuori di essa: saper percepire, comprendere e analizzare questo codice può aiutare i cittadini, le amministrazioni, i tecnici e professionisti a ritrovare un linguaggio comune al fine di avvicinarsi ulteriormente all'interno dei processi urbanistici.

Diversi strumenti come conferenze e laboratori eseguono una lettura di uno stato di fatto della città delineando strategie o strumenti capaci di affrontare gli stimoli emersi. Al tempo stesso i cittadini sono sempre più abituati ad esplorare la città tramite strumenti diversi, come mappe, web-GIS o giochi digitali. Tuttavia analizzando questi strumenti e stesso le politiche della città di Bologna, sempre più incentrate sullo spirito della collaborazione, emerge un divario formato dal fatto che gli

strumenti disponibili non sono fruibili bilateralmente in quanto escludono in base al tipo di utenza una parte di pubblico a cui sono rivolti. Uno strumento di analisi rivolto ad un pubblico tecnico esclude dal suo utilizzo i cittadini senza competenze specifiche, mentre uno strumento rivolto alla cittadinanza per una esplorazione urbana esclude i professionisti per via di una mancanza metodologica e strumentale del rilievo e analisi dei dati inseriti al loro interno.

Da tutti questi presupposti è emersa l'esigenza di proporre un metodo per indagare la vita pubblica che possa accomunare con un linguaggio semplice ma non semplificativo, sia i cittadini che studiosi o tecnici all'interno di processi partecipati per la redazione del progetto urbano.

È stata proposta una metodologia di rilievo della vita pubblica tramite la creazione di un Codice per la città di Bologna capace di descrivere le peculiarità dei modi di usare e vivere lo spazio pubblico in 51 situazioni. È emersa non solo relazione con possibili politiche amministrative che hanno tentato di affrontare le situazioni in esame, ma anche l'unicità del Codice stesso. Le situazioni descritte non risolvono la totalità della vita e sicuramente in un'eventuale sviluppo futuro si dovrebbero coinvolgere anche esperti di altre discipline come sociologi, antropologi o esperti di comunicazione per poter analizzare approfonditamente i diversi aspetti che compongono le azioni all'interno delle singole situazioni. Va tenuto in considerazione inoltre che la vita pubblica a Bologna non si esaurisce unicamente negli spazi aperti e un possibile sviluppo di questa analisi potrebbe riguardare la vita pubblica all'interno di spazi coperti come le gallerie o spazi istituzionali coperti come la Sala Borsa. Di conseguenza è auspicabile una analisi approfondita di tutti gli aspetti, anche in diversi periodi dell'anno, come suggerito anche da Bratina Jurkovic (2014).

Successivamente è stata seguita una metodologia che permettesse di costruire uno strumento web-GIS capace di rappresentare e comunicare attraverso una mappa la complessità della vita

pubblica rappresentata dalle differenti situazioni. Si è dimostrato come sia possibile realizzare una piattaforma *user-friendly* che permettesse di descrivere cinque diverse dimensioni dello spazio pubblico, ovvero le tre dimensioni fisiche insieme al tempo e alla percezione. Il web-GIS MUP consente il suo utilizzo sia da un pubblico composto da cittadini, che da un'utenza esperta composta da urbanisti, tecnici o amministratori.

Infatti la facilità di utilizzo dello strumento maschera la sua versatilità su diversi aspetti.

Per quanto riguarda il processo di inserimento dei dati, si è deciso in fase di costruzione dello strumento di permettere questa mansione unicamente ad operatori di fiducia, potendo così compromettere l'aspetto partecipativo e condiviso della costruzione dell'indagine. In realtà il cuore dello strumento, ovvero il foglio di calcolo elettronico, ha la potenzialità di permettere lo sviluppo di diversi algoritmi tramite i quali l'immissione dei dati può avvenire in modo automatico anche da fonti esterne, riducendo così la possibilità dell'immissione di dati mendaci. Se venisse inserito un dato volutamente mendace, questo costituirà una singolarità all'interno di un gruppo maggiore di dati, rendendolo riconoscibile e permettendone l'esclusione.

Di conseguenza tramite l'utilizzo di algoritmi sarà possibile sviluppare diverse modalità di rilievo, sempre improntati in una logica *user-friendly*, ad esempio:

- si può sviluppare una pagina internet in cui è possibile inserire le rilevazioni effettuate tramite la compilazione di un modulo preimpostato per richiedere i dati necessari alla corretta mappatura della situazione osservata;
- vista la familiarità sempre maggiore da parte dei cittadini nei confronti delle app per smartphone, come nel caso di Action Path o dell'app gioco Pokémon Go, è possibile sviluppare un'app dedicata che, tramite i servizi di geolocalizzazione nativi dello smartphone, aiuti gli utenti a mappare le situazioni riscontrate;
- prendendo spunto da alcuni lavori svolto sul tema del *Crowdsourcing* (si veda Borges, Jankowski & Davis Junior, C.

A. (2015a)(2015b)) è possibile implementare la metodologia adottata in due diverse fasi: inizialmente si verrebbero associati ad ogni situazione del Codice di Bologna diversi *hashtag* che ne permettano una identificazione il più possibile univoca. Successivamente tramite un'analisi dedicata (come nel caso del progetto HUB - Human Ecosystem Bologna) si ricercherebbero all'interno dei maggiori *social networks*, come ad esempio Facebook, Instagram o Twitter, le conversazioni, i post o le immagini geolocalizzate che descrivono le diverse situazioni. In questa maniera si andrebbe a compilare la mappa in modo automatico.

Se nel prototipo proposto sono stati inseriti solamente i tre rilievi di osservazione effettuati in diverse fasce orarie, tramite lo sviluppo di specifici algoritmi sarà possibile inserire molti più rilievi in modo tale da poter consultare diversi momenti della vita pubblica, come ad esempio specifiche ore della giornata oppure giorni della settimana, restituendo appieno la quarta dimensione che si vuole rappresentare in questo strumento.

L'utente della mappa può esplorare l'ambiente urbano attraverso foto sferiche e modelli digitali dello spazio pubblico, ma soprattutto può indagare le diverse situazioni riscontrate sulla sequenza urbana semplicemente selezionando il *pin* di suo interesse. La scheda che emerge fornisce le informazioni essenziali della percezione in esame corredate da una immagine esemplificativa, l'orario in cui è stata rilevata e il riferimento alfanumerico al Codice di Bologna.

In questa maniera il Codice di Bologna può considerarsi un manuale di consultazione che permette un'analisi approfondita delle percezioni in relazione alle eventuali politiche promosse dall'amministrazione nei confronti delle stesse. Emerge pertanto il possibile sviluppo di una piattaforma web che raccolga al suo interno il Codice di Bologna, permettendone la sua consultazione ma anche tutti gli sviluppi precedentemente indicati.

#Creare

Come si è visto, l'attenzione durante la scelta della piattaforma web da utilizzare per riportare i dati dei rilievi si è focalizzata sul requisito di flessibilità dello strumento in relazione ai possibili utenti finali. Infatti lo strumento approntato permette di inserire la mappa all'interno di altre piattaforme web, consentendo l'ampliamento dell'indagine dello spazio pubblico tramite il confronto con altri tipi di rilievi. Viene anche permesso ad utenti con competenze tecniche, come un professionista o un tecnico comunale, di esportare sul proprio computer l'archivio di dati alfanumerici in formato .csv contenente i dati del layer oggetto di studio. In questa maniera è possibile, per un'utenza più esperta, condurre indagini e analisi più approfondite tramite altre tipologie di software, come i software GIS.

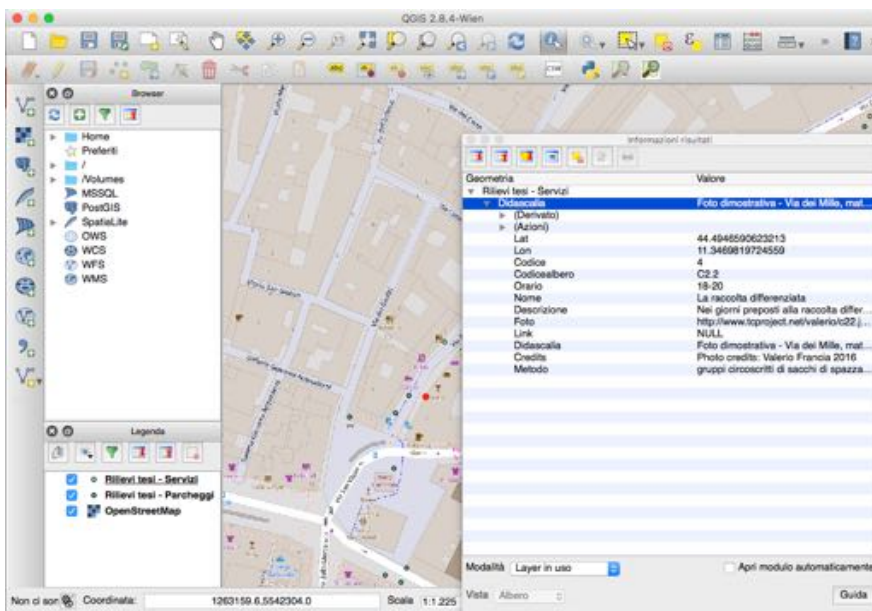


Fig. 18.1: L'archivio dei dati alfanumerici dei layer MUP sono esportabili in file di formato .csv permettendo il loro inserimento all'interno di altri tipi di software, come QGIS, al fine di effettuare indagini più approfondite.

I dati riguardanti la terza dimensione, che in questa metodologia sono rappresentati dai modelli digitali realizzati tramite un processo fotogrammetrico nell'ambito di ricerca svolto da James

Arteaga, tirocinante del progetto *New Paradigm / New Tools* diretto dalla Carleton University's Immersive Media Studio (CIMS) in collaborazione con l'associazione culturale City Space Architecture con sede a Bologna, possono permettere a professionisti o tecnici esplorazioni virtuali dello spazio pubblico ai fini della progettazione nonché forniscono una base digitale di indagine per sviluppare analisi e ipotesi di progettuali. Questo aspetto permette, infine, un possibile sviluppo di un modello tridimensionale geolocalizzato in cui inserire diverse informazioni sul patrimonio fisico e intangibile, come appunto le percezioni rilevate, e consentire una esplorazione immersiva tramite tecnologie di realtà aumentata.

La versatilità di questo strumento permette diversi sviluppi futuri di indagine della vita pubblica nello spazio pubblico. Senza dover intraprendere investimenti di risorse e tecnologie specifiche è possibile conseguire diversi progetti pilota che dimostrino l'efficacia della metodologia di rilievo proposta tramite la partecipazione di cittadini, associazioni e tecnici comunali, per monitorare diverse circostanze al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica.

Si possono avviare dei periodi di rilievo in tre possibili contesti:

- l'evoluzione della percezione di via Petroni in relazione al recente progetto di riqualificazione della sezione stradale;
- il confronto della percezione di piazza Aldrovandi nelle fasi di cantierizzazione del progetto di restyling in atto al momento in cui si scrive, e nella successiva fase in cui l'intervento sarà concluso;
- il monitoraggio di come vengono intercettati i desideri dei cittadini all'interno del progetto di riqualificazione di via Zamboni *Rock*, acronimo per "Regeneration and Optimization of Cultural heritage in creative and Knowledge cities", presentato dal Comune e Università di Bologna e

risultato primo classificato nel bando europeo Horizon 2020⁴⁰.

Questa tesi quindi ha avuto lo scopo di contribuire alla analisi di particolari aspetti della complessità urbana. Tramite lo spostamento dell'attenzione, anche da parte di diverse discipline, dal concetto statico di spazio pubblico, morfologicamente definito, a quello dinamico e mutevole della vita pubblica, si viene a creare una maggiore consapevolezza sugli usi, pratiche e appropriazione dello spazio pubblico come strumento per la qualità del progetto urbano. L'emergere di bisogni e desideri da parte della cittadinanza richiedono come risposta una qualità diffusa che le amministrazioni comunali dovranno saper intercettare. Come ampiamente argomentato nella trattazione del libro 1 #Pensare e del libro 2 #Sentire, all'urbanistica contemporanea viene richiesto di non essere una disciplina chiusa in sé stessa, nelle regole, nei piani e nelle norme, ma di essere sempre più aperta a nuovi saperi, con la consapevolezza che l'uomo con i suoi bisogni e desideri è sempre più al centro del processo di progettazione della città. La figura dell'urbanista oggi più che mai torna a rivestire un ruolo chiave in questo processo, come mediatore culturale esperto capace di utilizzare un linguaggio vicino ai cittadini al fine di realizzare una interazione facile e genuina, e di monitorare, a conclusione del processo, l'effettiva corrispondenza delle azioni intraprese con i desideri emersi.

Riprendendo la distinzione sulle diverse conoscenze proposta da Husserl (1950) nella prima lezione sull'idea della fenomenologia, si è potuto dimostrare, tramite la metodologia qui adottata, come sia possibile spostare l'attenzione della conoscenza da una impostazione acritica e senza bisogno di spiegazioni, verso una impostazione di tipo fenomenologico in cui diviene rilevante il

⁴⁰ si veda Amaduzzi, M. (2016), L'Europa ci sta, via Zamboni è "Rock". Via alla riqualificazione, *Corriere di Bologna*, 7 Dicembre. Disponibile a: <http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/7-dicembre-2016/europa-ci-sta-via-zamboni-rock-via-riqualificazione-2401114228672.shtml> [Ultimo accesso 11 Dicembre 2016].

rapporto tra il soggetto conoscente e l'oggetto conosciuto, prendendo così coscienza di una realtà che si considera esterna come definito all'interno della voce *percezione* dell'enciclopedia Treccani.

Un diverso modo di pensare, lavorare e fare la città è possibile e MUP, inteso come un nuovo strumento alla portata di tutti, permetterà un maggiore senso di appartenenza e condivisione all'interno delle comunità che formano le nostre città.

#Creare

Bibliografia

Bibliography

La bibliografia di seguito proposta è stata redatta secondo il metodo Harvard ed è stata suddivisa in periodi storici in modo facilitarne la consultazione.

1889-1959

- Sitte, C. (1889), *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Graeser, Vienna (trad. it. *L'arte di costruire la città*, Jaca Book, Milano 1981).
- Garnier, T. (1917), *Une Cité industrielle, étude pour la construction des villes*, Parigi, estratto da Benevolo, L. (1960), p. 346.
- Mumford, L. (1938), *The culture of cities*, Brace & Co., New York, (trad. it.: *La cultura delle città*, Edizioni di Comunità, Milano, 1953).
- Park, R. E.; Burgess, E.W. & McKenzie, R.D. (1938), *The city*, The University Chicago Press, Chicago Ill (trad. it.: *La città*, Edizioni di comunità, 1999).
- Le Corbusier (1943), *La Charte d'Athènes*, Éditions de l'Architecture d'Aujourd'hui, Boulogne-sur-Seine, (trad. it.: *La carta d'Atene con un discorso preliminare di Jean Giraudoux*, Milano, Edizioni di Comunità, 1960).
- Husserl, E. (1950), *Die Idee der Phänomenologie. (1907)*, M. Nijhoff, The Hague (trad. it.: *L'idea della fenomenologia*, Laterza, Roma-Bari, 1992).
- Debord, G. (1956), *Théorie de la dérive, Les Lèvres nues, n.9*, Novembre.

1960-1979

- Benevolo, L. (1960), *Storia dell'architettura moderna*, Laterza, Roma-Bari (28 ed, 2008).

#Creare

- Lynch, K. (1960), *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge MA (trad. it.: *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia, 1985).
- Jacobs J. (1961), *The death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961 (trad. it.: *Vita e morte delle grandi città*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 1969).
- Le Corbusier (1963), *Manière de penser l'urbanisme*, Editions Gonthier, Paris (trad. it.: *Maniera di pensare l'urbanistica*, Laterza, Roma-Bari, 1965).
- Rudofsky, B. (1964), *Architecture without architects: a short introduction to non-pedigreed architecture*, Doubleday & Company, New York.
- Astengo, G. (1966), *Urbanistica*, in *Enciclopedia Universale dell'Arte*, vol. XIV, Sansoni, Venezia.
- Gehl, J. (1971), *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer*, Arkitektens Forlag, Copenhagen (en. trad.: *Life between buildings*, Hoboken, Wiley John & Sons, 1987).
- Calvino, I. (1972), *Le città invisibili*, Giulio Einaudi, Torino (2 ed. Mondadori, Milano, 1994).
- Venturi, R.; Scott Brown, D.; Izenour S. (1972), *Learning from Las Vegas. The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, The MIT Press, Cambridge MA (trad. it.: *Imparare da Las Vegas*, Quodlibet, Recanati, 2010).
- Perec, G. (1975), *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Union générale d'éditions, Paris (trad. it.: *Tentativo di esaurimento di un luogo parigino*, HGM, 2007)

1980-1999

- Romano, M. (1980), *L'urbanistica in Italia nel periodo dello sviluppo - 1942-1980*, Marsilio, Venezia.
- Calvino, I. (1988), *Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio*, Garzanti, Milano. (24 ed., Mondadori, Milano, 2006).

- Whyte, W. (1988), *City. Rediscovering the center*, Doubleday, New York. (ed University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 2009)
- Carr, S.; Francis, M.; Rivlin, L. G. & Stone, A. M. (1992), *Public Space*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Martinotti, G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna.
- Bara, B. G. (1994), *I modelli mentali nella rappresentazione della conoscenza*, in Maciocco G. (a cura di), *La città, la mente, il piano - Sistemi intelligenti e pianificazione urbana*, 113-123, FrancoAngeli, Milano.
- Besio, M. (1994), *Alcune riflessioni tra progetto di conoscenza e progetto*, in Maciocco G. (a cura di), *La città, la mente, il piano - Sistemi intelligenti e pianificazione urbana*, 160-176, FrancoAngeli, Milano.
- Lombardo, S. (1994), *Complessità, conoscenza e progettazione della città*, in Maciocco G. (a cura di), *La città, la mente, il piano - Sistemi intelligenti e pianificazione urbana*, 193-206, FrancoAngeli, Milano.
- Maciocco, G. (a cura di) (1994), *La città, la mente, il piano - Sistemi intelligenti e pianificazione urbana*, FrancoAngeli, Milano.
- Koolhaas, R. (1995a), *The Generic City*, The Monacelli Press, New York (trad. It. in *Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006).
- Koolhaas, R. (1995b), *Bigness or the Problem of Large*, in Koolhaas, R., *Small, Medium, Large, Extra-Large*, Monacelli Press, New York (trad. It. in *Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006).
- Mitchell, J. W. (1995), *City of bits. Space, Place, and the Infobahn*, The MIT press, Cambridge MA. (trad. it.: *La città dei bits. Spazi, luoghi e autostrade informatiche*, Mondadori Electa, Milano, 1997).
- Amendola, G. (1997), *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Roma-Bari.
- Scandurra, E. (1999), *La città che non c'è*, Dedalo, Bari.

2000-2004

- Dall'Occa, P. & Orlandi, P. (2000), *Altrove in città*, Edizioni Age Arti Grafiche, Bologna.
- Secchi, B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Bari, Laterza, Roma-Bari.
- Amin, A. & Thrift N. (2001), *Cities. Reimagining the Urban*, Polity Press, Cambridge (trad. it. *Città - Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino, Bologna, 2005).
- Ascher, F. (2001), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Edition de l'Aube, La Tour-d'Aigues (trad. it.: *I nuovi principi dell'urbanistica*, Tullio Pironti, Napoli, 2006).
- Kelbaught, D. (2001), *Three Urbanisms and the Public Realm*, in Peponis J., Wineman J., Bafna S., *Proceedings. 3rd International Space Syntax Symposium Atlanta 2001*, 14.1-14.8. Atlanta, USA, May 3-11, 2001.
- Bevilacqua, C. (2002), *La città nei programmi e i programmi per la città*, in Moraci, F. (a cura di), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, 231-240, Gangemi Editore, Roma.
- Colombo, L. (2002), *Le regole del piano. Il piano delle regole*, in Moraci, F. (a cura di), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, 81-92, Gangemi Editore, Roma.
- Moraci, F. (a cura di) (2002a), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, Gangemi Editore, Roma.
- Moraci, F. (2002b), *Urbanistica e complessità*, in Moraci, F. (a cura di), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, 39-58, Gangemi Editore, Roma.
- Moraci, F. & Bevilacqua, C. (2002), *Governance e sviluppo locale nella pianificazione urbanistica*, in Moraci, F. (a cura di), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, 183-200, Gangemi Editore, Roma.
- Carmona, M.; Tiesdell, S.; Heath, T.; Oc, T. (2003), *Public Places – Urban Places. The Dimensions of Urban Design*, Routledge, London and New York.

- Belli, A. (2004), *Come valore d'ombra. Urbanistica oltre la ragione*, Franco Angeli, Milano.
- Cacciari, M. (2004), *La città*, Pazzini Editore, Villa Verucchio.
- Orioli, V. (2004), *L'evoluzione del piano fra continuità e innovazione*, Pitagora Editrice, Bologna.
- Secchi, B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Bari, Laterza, Roma-Bari.
- Ferrari, M. (2005), *Il progetto urbano in Italia. 1940-1990*, Alinea Editrice, Firenze.

2005-2009

- Amendola, G. (2006), *Ripensare la città media felix*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 31-38, Editrice Compositori, Bologna.
- Belli, A. & Lieto L. (2006a), *Riti*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 168-176, FrancoAngeli, Milano.
- Belli, A. (2006b), *Governo dei nuovi scenari urbani*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 39-46, Editrice Compositori, Bologna.
- Bonnes, M. (2006), *Città, luoghi urbani e percezioni ambientali degli abitanti*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 69-80, Editrice Compositori, Bologna.
- Cecchini, A. (2006), *Virtuale*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 184-191, FrancoAngeli, Milano.
- Ferreira, V. M. (2006), *Memoria*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 157-163, FrancoAngeli, Milano.
- Fregolent, L. (2006), *Carta, vetro e umido*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 33-39, FrancoAngeli, Milano.
- Gelli, F. (2006), *Dirigere e redigere*, in Indovina F. (a cura di)(2006), *Nuovo lessico urbano*, 72-81, FrancoAngeli, Milano.

#Creare

- Indovina, F. (a cura di) (2006), *Nuovo lessico urbano*, FrancoAngeli, Milano.
- La Cecla, F. (2006), *Cultura urbana e urbanità*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 53-58, Editrice Compositori, Bologna.
- Mela, A. (2006), *Sociologia delle città*, Carocci, Roma.
- Musco, F. (2006), *Fatica di partecipare*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 139-148, FrancoAngeli, Milano.
- Porrino, C. (2006), *Il progetto urbano come ricerca e come strumento*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 177-202, Editrice Compositori, Bologna.
- Prizzon, G. (2006), *Distrarre l'occhio*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 198-205, FrancoAngeli, Milano.
- Rizzi, P. (2006), *Giochi di città e città in gioco*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 192-197, FrancoAngeli, Milano.
- Savino, M. (2006), *Rammendare*, in Indovina F. (a cura di), *Nuovo lessico urbano*, 100-106, FrancoAngeli, Milano.
- Scandurra, E. (2006), *Come rappresentare il passaggio d'epoca*, in Moraci F. (a cura di), *Riflessioni sull'urbanistica per la città contemporanea*, 17-26, Gangemi, Roma.
- Sernini, M. (2006), *Benessere nella città*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, pp. 123-134, Editrice Compositori, Bologna.
- Trame, U. (2006), *Quattro obiettivi per l'urbanistica contemporanea*, in Villanti G. (a cura di), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, 135-144, Editrice Compositori, Bologna.
- Villanti, G. (a cura di) (2006), *Città e progetto - Pre-testi di urbanistica riflessiva*, Editrice Compositori, Bologna.
- Cameron, F. & Kenderdne, S. (2007), *Theorizing Digital Cultural Heritage - A Critical Discourse*, The MIT Press, Cambridge MA.
- Centre of Regional Science (2007), *Smart cities - Ranking of European medium-sized cities*, Vienna.

- Forte, M. (2007), *Ecological Cybernetics, Virtual Reality and Virtual Heritage*, in Cameron, F. & Kenderdne, S. ,*Theorizing Digital Cultural Heritage - A Critical Discourse*, 389-408, The MIT Press, Cambridge MA.
- Gabellini, P. (2007), *Raffigurazioni e comunicazione nei processi di pianificazione strategico-strutturale*, in Magnaghi A. (a cura di), *Scenari strategici. Visioni identitarie per il progetto di territorio*, Alinea Editrice, Firenze.
- Masotti, D. (2007), *Umarells*, Pendragon, Bologna.
- Milekic, S. (2007), *Toward Tangible Virtualities: Tangialities*, in Cameron, F. & Kenderdne, S. ,*Theorizing Digital Cultural Heritage - A Critical Discourse*, 369-388, The MIT Press, Cambridge MA.
- Paraizo, R. & Ripper Kos, J. (2007), *Urban Heritage Representations in Hyperdocuments*, , in Cameron, F. & Kenderdne, S. ,*Theorizing Digital Cultural Heritage - A Critical Discourse*, 417-436, The MIT Press, Cambridge MA.
- Scarpa, L. (2007), *Spazi urbani e stati mentali: come lo spazio influenza la mente*, in AA.VV., *Il paesaggio nell'era del mutamento: un problema deontologico: atti del convegno nazionale di studi*, Mantova, Politecnico di Milano, Polo regionale di Mantova, 6 giugno 2007
- Bravo, L. (2008), *Dalla città alla casa, dalla casa alla città: la mutevole ricerca di un Piano per il ben-essere urbano*, Tesi di Dottorato, XX ciclo, pubblicata su Alma@DL - Alma Mater Digital Library, Università di Bologna.
- Cappuccitti, A. (2008), *Pianificazione territoriale e urbanistica*, in Mattogno C. (a cura di), *Ventuno parole per l'urbanistica*, 199-218, Carocci Editore, Roma.
- Casciani, S.; Spinelli, L. (a cura di) (2008), Bologna. New City Station, supplemento a *domus 920 dicembre 2008*
- Chase, J.; Crawford, M. & Kaliski, J. (2008), *Everyday Urbanism*, The Monacelli Press, New York.
- Di Berardino, C. (2008), *Quantità*, in Mattogno C. (a cura di), *Ventuno parole per l'urbanistica*, 219-248, Carocci Editore, Roma.

- Garagnani, S., Mingucci R. & Muzzarelli A.(2008), Cartografie, Web-GIS e modelli interattivi: verso un sistema “globale” di referenziamento dei dati di rilievo architettonico, *Disegnarecon*, 1(2): 1-12. Disponibile a: <https://disegnarecon.unibo.it/article/view/1400> [Ultimo accesso 13 Novembre 2016].
- Latini, A. P. (2008), *Habitat*, in Mattogno C. (a cura di), *Ventuno parole per l'urbanistica*, 125-136, Carocci Editore, Roma.
- Mattogno, C. (2008a), *Luoghi*, in Mattogno C. (a cura di), *Ventuno parole per l'urbanistica*, 153-158, Carocci Editore, Roma.
- Mattogno, C. (2008b), *Urbanistica*, Mattogno, C. (a cura di)(2008), *Ventuno parole per l'urbanistica*, 297-310, Carocci Editore, Roma.
- Mattogno, C. (a cura di)(2008c), *Ventuno parole per l'urbanistica*, Carocci Editore, Roma.
- Bravo, L. (2009), *Città e ben-essere: verso una ritrovata qualità dello spazio urbano*, in Minghini, E. E., a cura di, *Luoghi del costruire - Qualità ambientale e architettura*, Alinea Editrice, Firenze.
- Cellamare, C. (2009), *Identità urbane: pratiche, progetto, senso dei luoghi*, *Il campo della cultura a cura della Fondazione Mario Del Monte*. Disponibile a: <http://www.campodellacultura.it/conoscere/approfondimenti/identita-urbane-pratiche-progetto-senso-dei-luoghi/> [Ultimo accesso 17 Novembre 2016].
- Ernten, C. (edited by) (2009), *Beyroutes - A guide to Beirut*, Archis, Beirut.
- Masotti, D. (2009), *Il codice di Bologna: guida a luoghi fatti e persone di una metropoli di provincia*, Pendragon, Bologna.
- Nold, C. (2009), *Emotional Cartography. Technologies of the self*, Wellcome Trust, Londra.
- Orioli, V.; Secondini, P. (a cura di)(2009), *Architettura 35 - Le forme del piano*, Clueb, Bologna.

- Unibo Magazine (2009), La mappa delle emozioni: una Bologna inedita sul web, *Unibo Magazine*, 11 marzo. Disponibile a: http://www.magazine.unibo.it/archivio/2009/03/11/la_mappa_delle_emozioni [Ultimo accesso il 20 Novembre 2016].

2010

- Bravo, L. (2010), La città storica contemporanea: genius loci e gnus saeculi, *In_Bo*, 1(1): 39-52
- Gabellini, P. (2010), *Fare urbanistica*, Carocci Editore, Roma.
- Gehl, J. (2010), *Cities for people*, Island Press, Washington.
- Secchi, B. (2010), Knowledge, *Planum Magazine*, 22 Settembre. Disponibile a: <http://www.planum.net/knowledge> [Ultimo accesso il 21 Novembre 2016].
- Talò, F. (a cura di) (2010), *Atti del convegno Kenzo Tange e l'utopia di Bologna - Bologna Nord*, Centro Ecumenico, Fiera District, Bononia University Press, Bologna.

2011

- Big (2011), *Yes is more*, Taschen, Köln.
- Clemente, M. C. & Isidori F. (2011), *Verso un progetto urbano*, in Evangelisti F., Orlandi P., Piccinini M. (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, 158-163, Urban Center Bologna, Bologna.
- Di Liddo, M.; Falconi, A.; Iacovino, G. & La Bella, L. (2011), *Il Ruolo dei Social Network nelle Rivolte Arabe*, Centro Studi Internazionali, Roma.
- Evangelisti, F.; Orlandi, P. & Piccinini, M. (a cura di) (2011), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, Urban Center Bologna, Bologna.

#Creare

- Fini G. & Pezzoni, N. (2011), Il Piano strutturale di Anversa. Un nuovo dispositivo di convivenza per la città contemporanea. Intervista a Bernardo Secchi e Viganò, *Planum Magazine*, 18 Novembre. Disponibile a: <http://www.planum.net/il-piano-strutturale-di-anversa> [Ultimo accesso 27/11/16].
- Foth, M.; Forlano, L.; Satchell, C. & Gibbs, M. (2011), *From Social Butterfly to Engaged Citizen*, The MIT press, Cambridge MA.
- Gheduzzi, S.; Rimondi, N. & Sorichetti, G. (2011), *Segni logori*, in Evangelisti F., Orlandi P., Piccinini M. (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, 172-181, Urban Center Bologna, Bologna.
- Leoni, G. (2011), *Progetto urbano e Pianificazione operativa*, in Evangelisti F., Orlandi P., Piccinini M. (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, 116-121, Urban Center Bologna, Bologna.
- Mikoleit, A. & Pürckhauer, M. (2011), *Urban Code - 100 Lessons for understanding the city*, The MIT Press, Cambridge MA.
- Privileggio, N. (2011), *Piano e architettura: elementi per un riesame*, in Evangelisti F., Orlandi P., Piccinini M. (a cura di), *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*, 150-157, Urban Center Bologna, Bologna.

2012

- Amati, P. (2012), *Dalla piazza Reale a quella Virtuale (e Ritorno)*, in Galimberti A. (a cura di), *Bla bla bla - Piazze urbane o virtuali?*, 49-66, Maggioli, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Bravo, L. (2012), "Public spaces and urban beauty. The pursuit of happiness in the contemporary European city", in

Pinto da Silva, M. (ed.), EURAU12 Porto | Espaço Público e Cidade Contemporânea: Actas do 6° European symposium on Research in Architecture and Urban design, Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP), 12-15 September.

- Fortmeyer, R. (edited by) (2012), *Local Leaders - Healthier communities through design*, AIA, Washington.
- Galimberti A. (a cura di) (2012), *Bla bla bla - Piazze urbane o virtuali?*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna (RN).
- Heritage Saskatchewan (2012), *Living Heritage & Quality of Life: Reframing Heritage Activity in Saskatchewan*, Heritage Saskatchewan, Regina SK.
- Lydon, M. (2012), *Tactical Urbanism 2 - Short-term action|Long-term change*, Street Plans, New York.
- Lorquet, A. (2012), *Urban development in Antwerp. Designing Antwerp*, Stad Antwerpen, Antwerp.
- Paci, F. (2012), Primavera araba e social network “Il web rende più aperti e tolleranti”, *La Stampa*, 23 Ottobre. Disponibile a:
<http://www.lastampa.it/2012/10/23/blogs/oridente/primavera-araba-e-social-network-il-web-rende-piu-aperti-e-tolleranti-1rhpLcWzyycxq3QCIVPO/pagina.html> [Ultimo accesso 23 Ottobre 2016].

2013

- Battistoni, F. (2013), *Il brand di una città non è un logo*, Smart Innovation, 30 Settembre. Disponibile a:
<http://smartinnovation.forumpa.it/story/73719/il-brand-di-una-citta-non-e-un-logo> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Bravo, L.; Carmagnini, C. & Matiyahou, N. (2013), *Lighter Quicker, Cheaper: towards an Urban Activism Manifesto*, in Sbetti F., Rossi F., Talia M., Trillo C. (a cura di), *Dossier urbanistica - Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo - Tema 2. Quale forma di*

piano e i nuovi compiti della pianificazione, Inu Edizioni, Roma, Ottobre.

- Cooper, B. (2013), *Mapping Manhattan - A love (and sometimes hate) story in maps by 75 New Yorkers*, Abrams, New York.
- De Angelis, C. (2013), Quarant'anni dopo. Piano PEEP Centro storico 1973. Note a margine, tra metodo e prassi, *In_Bo*, 4(6), pp 35-52.
- Bravo, L.; Garagnani, S.; Mingucci, R. & Muzzarelli, A. (2013), Modellazione e progetto urbano: applicazione e prospettive per i GIS, *Disegnarecon*, 6 (11): 11-20. Disponibile a: <https://disegnarecon.unibo.it/article/view/3659> [Ultimo accesso 13 Novembre 2016].
- Garau P. (2013), Una carta dello spazio pubblico, *L'architetto - Archiworld magazine - Mensile del Consiglio Nazionale degli architetti*, no. 6, Giugno. Disponibile a: <http://www.larchitetto.it/magazine/giugno-2013> [Ultimo accesso 15 Novembre 2016]
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013), *How to study public life*, Islandpress, Washington.
- La Pietra, U. (2013), *Attrezzature urbane per la collettività - Cinquantasette disegni di riconversione progettuale 1977-1979*, Corraini Edizioni, Viadana.
- Pezzoni, N. (2013), *La città sradicata - Geografie dell'abitare contemporaneo - I migranti mappano Milano*, Obarrao Edizioni, Milano.
- Ratti, C. & Biderman, A. (2013), The digitalization of Cities: Sketching a Future Urban Scenario, *The Huffington Post*, 9 Maggio, aggiornato 1 Ottobre. Disponibile a: http://www.huffingtonpost.com/carlo-ratti/digitalization-of-cities_b_3247452.html [Ultimo accesso 29 Ottobre 2016].
- Secchi, B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Semeniuk I. (2013), The city state: How urban design affects our health, *The Globe and Mail*, 21 Gennaio, aggiornato il 22 Gennaio 2013. Disponibile a:

<http://www.theglobeandmail.com/news/national/the-city-state-how-urban-design-affects-our-health/article7616817/> [Ultimo accesso il 15/10/2016].

2014

- Barzi, M. (2014), Lo spazio pubblico tra funzioni urbane e pratiche sociali, *Millennio urbano*, 28 Gennaio. Disponibile a: <http://www.milenniourbano.it/lo-spazio-pubblico-tra-funzioni-urbane-e-pratiche-sociali/> [Ultimo accesso il 21/11/16]
- Beekmans, J. & de Boer, J. (2014), *Pop-up City - City-making in a fluid World*, Bis Publisher, Amsterdam.
- Bratina Jurkovic, N. (2014), Perception, experience and the use of public urban spaces by resident of urban neighbourhoods. *Urbani Izziv*, 25 (1): 107-125.
- Bravo, L. (2014a), *Spazi urbani e vita pubblica. Azioni ed esperimenti di "social engagement"*, in Vitello I. (a cura di), *Urbanistica Online Dossier - Città open source | Spazio pubblico Network Innovazione sociale | Atti Workshop Biennale spazio pubblico 2013*, Inu Edizioni, Roma, Maggio 2014.
- Bravo, L.(2014b), *The urban design is dead, long live the urban design*, in *Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU. L'urbanistica italiana nel mondo, Milano 15-16 maggio 2014*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Cecchin, A.; Agostini, A.; Sbrissa, M. & Brunati M. (2014), *La governance tra progettazione partecipata e metodologie open: il progetto "E tu cosa ci vedi?"*, in Vitello I. (a cura di), *Urbanistica Online Dossier - Città open source | Spazio pubblico Network Innovazione sociale | Atti Workshop Biennale spazio pubblico 2013*, 92-94, Inu Edizioni, Roma ,Maggio 2014.
- Ciacci, L. (2014), L'insegnamento dell'urbanistica in Italia. Ricucire lo strappo e ...andare oltre, *Planum Magazine*, 27 Novembre. Disponibile a: <http://www.planum.net/>

insegnamento-dell-urbanistica-in-italia-ricucire-lo-strappo-e-andare-oltre [Ultimo accesso 27/11/16]

- Corvatta, G. (2014), *Graffiti writing e Street Art: il nuovo capitolo dell'arte contemporanea - Analisi storico-artistica di un movimento rivoluzionario, in Italia e nel mondo*. Tesi di laurea in Economia e Gestione delle Arti e delle attività culturali, Università Ca'Foscari, Venezia.
- de Waal, M. (2014), *The City as Interface - How new media are changing the city*, Nai010 Publisher, Rotterdam.
- Portella, A.; Quintanilha, I.; Mativi Rocha, A.; Scott Hood, E. & Cantarelli Xavier, S. (2014), *User satisfaction with their residential areas in a low-income neighborhood in Brasil: sense of place as the major factor that influences user responses*, in *Street as public spaces and drivers of urban prosperity - Academic Session Papers 2014 - 2nd Future of Places International Conference in Public Space and Placemaking - PART II*, 293-305. Buenos Aires, Argentina, September 1-3, 2014.
- Prospero, A. (2014), *Di nuovo in centro. Programma per la pedonalità a Bologna*, Urban Center Bologna, Bologna.
- Graeff, E. (2014), *Crowdsourcing as Reflective Political Practice: Building a Location-based Tool for Civic Learning and Engagement*, presentato a *IPP 2014: Crowdsourcing for Politics and Policy*, Oxford University, Oxford, UK, September 25.
- Hidalgo, A. K. (2014), *Urban Streets: towards a psychological restorative function, iStreet as public spaces and drivers of urban prosperity - Academic Session Papers 2014 - 2nd Future of Places International Conference in Public Space and Placemaking - PART II*, 240-258. Buenos Aires, Argentina, September 1-3, 2014.
- Holford, W. G. (2014), *Cos'è l'urbanistica, La città conquistatrice*, 11 Novembre. Disponibile a: <http://www.cittaconquistatrice.it/cose-lurbanistica-1950/> [Ultimo accesso 20 Ottobre 2016].
- Lerner, J. (2014), *Urban Acupuncture*, Island Press, Washington.

- Radovic', D. & Boontharm, D. (2014), *In the search of Urban Quality - 100 Maps of Kuhonbutsugawa Street, Jiyugaoka*, Flick Studio, Tokyo.
- Ratti, C. (2014), The "Sensing" City is the Future of Urbanism, *Metropolis Mag*, Dicembre. Disponibile a: <http://www.metropolismag.com/The-Sensing-City-Is-the-Future-of-Urbanism/> [Ultimo accesso 29 Ottobre 2016].
- Ratti, C. & Claudel, M. (2014), Social Network strumento per capire l'interazione umana, *Il sole 24 ore*, 17 Dicembre. Disponibile a: <http://www.ilsole24ore.com/art/tecnologie/2014-12-17/i-social-network-strumento-capire-interazione-umana-063955.shtml?uuid=ABFUPwRC&p=2> [Ultimo accesso 29 Ottobre 2016]

2015

- Borges, J.; Jankowski, P. & Davis Junior, C. A. (2015a), Crowdsourced information from Tweets during the WorldCup in Brazil: A theme search. In: GOSPODINI A., *Proceedings of the International Conference on Changing Cities II - Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimensions*, 1511-1519. Porto Heli, Greece, June 22-26, 2015.
- Borges, J.; Jankowski, P. & Davis Junior, C. A. (2015b), Crowdsourcing for Geodesign: Opportunities and Challenges for Stakeholder Input in Urban Planning, in *Maps. Connecting the World - 27th International Cartographic Conference Proceedings*, 361-373. Rio de Janeiro, Brasil, August 23-28, 2015.
- Caprara, G & Bauer, E. (2015), La caccia al tesoro dei luoghi segreti, *Corriere della Sera*, 1 Gennaio. Disponibile a: http://www.corriere.it/cultura/15_gennaio_01/caccia-tesoro-luoghi-segreti-8c9065e0-91e8-11e4-806a-37197f7d806f.shtml [Ultimo accesso 29 Novembre 2016]

#Creare

- Clemente, A. (2015), *Territorio senza termini*, in Giannantonio R. (a cura di), *Racconti e città - Tra prosa e architettura*, FrancoAngeli, Milano.
- CTI Liguria (2015), *Città digitale e smart city: due concetti distinti*, *Doppiozero*, 11 Marzo. Disponibile a: <http://www.doppiozero.com/materiali/chefare/citta-digitale-e-smart-city-due-concetti-distinti> [Ultimo accesso 05 Novembre 2016].
- Franceschini, A. (a cura di) (2015), *Dialoghi sull'urbanistica*, L1St Lab, Trento.
- Garau, P. (2015), *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice*, UN-Habitat, Nairobi.
- Grandi, R. & Prospero, A. (2015), *é Bologna - Progetto City Branding*, Urban Center Bologna, Bologna.
- La Cecla, F. (2015), *Contro L'urbanistica*, Giulio Einaudi Editore, Torino.
- Lerner, J. (2015), *How to Build a Sustainable City*, *The New York Times*, 7 Dicembre. Disponibile a: http://www.nytimes.com/2015/12/07/opinion/how-to-build-a-sustainable-city.html?_r=0, [Ultimo accesso 05 Novembre 2016].
- Westerberg, P. & von Heland, F. (2015), *Using Minecraft for youth participation in urban design and governance*, UN-Habitat, Nairobi.

2016

- Abbey-Lambertz, K. (2016), *We've Been Trying To Make Cities Walkable For Years. "Pokémon Go" Did It Overnight*, *The Huffington Post*, 20 Luglio. Disponibile a: http://www.huffingtonpost.com/entry/pokemon-go-cities-walking-public-space_us_578e8581e4b07c722ebc993e [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

- Biennale dello spazio pubblico (2016), *Carta dello Spazio Pubblico*. Disponibile a:
<http://www.biennespaziopubblico.it/outputs/the-charter-of-public-space/> [Ultimo accesso 10 Ottobre 2016].
- Bottini, F. (2016), *Intendiamoci sui termini urbanistici, La città conquistatrice*, 12 Aprile. Disponibile a:
<http://www.cittaconquistatrice.it/intendiamoci-sui-termini-urbanistici/> [Ultimo accesso 10 Ottobre 2016].
- Cave J. (2016), *Hilarious Map Proves That Every City Is The Same Damn Place, The Huffington Post*, 29 Gennaio. Disponibile a: http://www.huffingtonpost.com/entry/map-of-every-city-chaz-hutton_us_56ab9887e4b077d4fe8dcc0b [Ultimo accesso 15 Ottobre 16].
- Corriere di Bologna (2016a), *Redditi, wi-fi, famiglie «atipiche». La «nuova» Bologna in dieci mappe, Corriere di Bologna*, 17 Marzo, aggiornato 23 Maggio 2016. Disponibile a:
<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/17-marzo-2016/dieci-mappe-nuova-bologna-240186951988.shtml> [Ultimo accesso il 11/11/16].
- Corriere di Bologna (2016b), *Stazione Av, il mea culpa delle Ferrovie «Clienti insoddisfatti e spazi invenduti», Corriere di Bologna*, 28 Ottobre. Disponibile a:
<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/28-ottobre-2016/stazione-av-mea-culpa-ferrovie-clienti-insoddisfatti-spazi-invenduti-2401018846623.shtml> [Ultimo accesso il 30/11/16].
- Corriere di Bologna (2016c), *Donata è salva nonostante il Crealis. L'aiuola tornerà a lavori finiti, Corriere di Bologna*, 21 marzo. Disponibile a:
<http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2016/21-marzo-2016/donata-salva-nonostante-crealis-l-aiuola-tornera-lavori-finiti-240201538380.shtml> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Cox, C. & Guaralda, M. (2016), *Public Space for Street-Scape Theatrics. Guerrilla Spatial Tactics and Methods of*

Urban Hacking in Brisbane, Australia. *The Journal of Public Space*, 1(1), 113-128, DOI: 10.5204/jps.v1i1.14.

- Cremaschi, M. (a cura di) (2016), *Rapporto sulle città - Metropoli attraverso la crisi*, Il Mulino, Bologna.
- Doumpa, V. & Broad, N. (2016), *Street performing: low cost, high impact*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 113-115, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Garau, P. (2016). Measuring the Magic of Public Space. Le Piazze di Roma. *The Journal of Public Space*, 1(1), 17-24, DOI: 10.5204/jps.v1i1.6
- Gehl, J.; Johansen Kaefer, L. & Reigstad, S. (2016), *Close encounters with buildings*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 29-35, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Glaser, M. & Colville-Andersen, M. (2016), *The cities of the future are bicycle-friendly*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 109-112, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Greenspan, E. (2016), Top-down, bottom-up urban design, *The New Yorker*, 19 Ottobre. Disponibile a: <http://www.newyorker.com/business/currency/top-down-bottom-up-urban-design> [Ultimo accesso 03 Dicembre 2016].
- GU | Generazione Urbana (a cura di) (2016), *Coscienza Urbana, Urbanistica Tre*, 4 (8) gennaio_marzo 2016.
- Karssenbergh, H. & Laven, J. (2016), *The city at eye level*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 14-25, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M. (2016), *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, Eburon Academic Publishers, Delft.

- Karssenbergh, H.; Laven, J.; van 't Hoff, M. (2016), *80 lessons to a good city at eye level*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 310-329, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Kent, F.; Madden, K. (2016), *Street as Places*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 26-28, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Mintz, N. (2016), *By the power of 10*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 80-83, Eburon Academic Publishers, Delft.
- La Repubblica (2016), *Traffico Bologna, Merola cancella la preferenziale di via Saragozza*, 26 Luglio. Disponibile a: http://bologna.repubblica.it/cronaca/2016/07/26/news/traffico_bologna_sulle_preferenziali_il_sindaco_cambia-144848746/ [Ultimo accesso 12 Novembre 16]
- Lepore, M.;Pantaleo, R. & Sfriso S. (a cura di) (2016), *Taking Care - Progettare per il bene comune - Padiglione Italia Biennale Architettura 2016*, Beccogiallo, Padova.
- Muller, T. (2016), *The plinths of the warm city*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 68-71, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Pezzoni, N. (2016a), *I migranti mappano l'Europa - Migrants mapping Europe - Bologna: interpretare le mappe*, *Planum Magazine*, n. 32 - 1st semester. Disponibile a: <http://www.planum.net/planum-magazine/city-and-immigration-1/br-i-migranti-mappano-l-europa-br-migrants-mapping-europe> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016]
- Pezzoni, N. (2016b), *I migranti mappano l'Europa - Migrants mapping Europe - Esplorare Bologna, la "terra di tutti"*, *Planum Magazine*, n. 32 - 1st semester. Disponibile a: <http://www.planum.net/planum-magazine/city-and-immigration-1/br-i-migranti-mappano-l-europa-br-migrants-mapping-europe-1> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].

#Creare

- Ratti, C. (2016a), Un po' meno urbs un po' più civitas: una dimensione sociale e socievole, *Corriere della sera - La lettura*, 10 luglio, p. 27.
- Ratti, C. (2016b), Ecco che a progettare la città arriva l'architetto corale, in *La Repubblica*, 20 marzo, p. 45.
- Rosato, P. (2016), Piazza Aldrovandi, i lavori partono tra forti proteste, *il Resto del Carlino*, 18 Luglio. Disponibile a: <http://www.ilrestodelcarlino.it/bologna/cronaca/piazza-aldrovandi-cantiere-proteste-1.2357000> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Sadik-Kahn, J. & Solomonow, S. (2016), *Streetfight: Handbook for an Urban Revolution*, Viking, New York.
- Sayer J. (2016), Six U.S. cities will join tactical urbanism workshop series, in *The Architect's Newspaper*, 16 Agosto. Disponibile a: <http://archpaper.com/2016/08/tactical-urbanism/#gallery-0-slide-0> [Ultimo accesso il 05/11/16].
- van Langelaar, T. & van der Spek, S. (2016), *Street experiences in a car-dominant city*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 64-69, Eburon Academic Publishers, Delft.
- van Teeffelen, J. (2016), *Themes, dimensions & contributing lesson's*, in Karssenbergh, H.; Laven, J.; Glaser, M. & van't Hoff, M., *The city at eye level - Lessons for street plinths - Second and extended version*, 290-292, Eburon Academic Publishers, Delft.
- Venturini, M. (2016), Golpe Turchia, nell'era dei social network le prime vittime sono i media tradizionali, *Il fatto quotidiano*, 16 Luglio. Disponibile a: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2016/07/16/golpe-turchia-nellera-dei-social-network-le-prime-vittime-sono-media-tradizionali/2911226/> [Ultimo accesso 05 Novembre 2016].

Sitografia Webliography

La sitografia di seguito proposta è stata redatta secondo il metodo Harvard ed è stata suddivisa in aree tematiche in modo facilitarne la consultazione.

Conferenze | Eventi

- Biennale dello Spazio Pubblico (2016), <http://www.biennalespaziopubblico.it>, [Ultimo accesso il 5 Novembre 2016].
- City Space Architecture (2013a), *Past Present and Future of Public Space*. Available from: <http://www.cityspacearchitecture.org/?p=past-present-future-of-public-space> [20 Novembre 2016].
- Future of Places (n.d), <http://futureofplaces.com>, [Ultimo accesso 5 Novembre 2016].
- HABITAT III (2016a), <https://habitat3.org>, [Ultimo accesso 5 Novembre 2016]
- HABITAT III (2016b), *Thematic Meeting - Public Space - Barcellona 4-5 april 2016*. Disponibile a: <https://www.habitat3.org/barcelona> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- HABITAT III (2016c), *The new urban agenda - the issue papers*. Disponibile a: <https://www.habitat3.org/the-new-urban-agenda/issue-papers> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- Spontaneous intervention: design actions fo the common good (2016), <http://www.spontaneousinterventions.org>, [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016]
- Urban Age (2016d), <https://urbanage.lsecities.net> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].

- Urban Age (2016b), *Conflict of an urban age*. Available from: <https://urbanage.lsecities.net/events/conflicts-of-an-urban-age> [Ultimo accesso 10 Ottobre 2016]
- Urban Forces (2016), <http://www.urban-forces.com>, [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Cool Capital (2016), <http://www.southafrican2016pavilion.co.za>, [Ultimo accesso 3 Novembre 2016]
- Taking Care (2016), <http://www.takingcare.it>, [Ultimo accesso 03 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2016c), *IT.A.CÀ: un convegno internazionale sull'innovazione sociale e l'identità dei territori*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/42-urbancenter/1354-it-a-ca-un-convegno-internazionale-sull-innovazione-sociale-e-l-identita-dei-territori> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

Ricerche | Progetti | Piani

- Ciclostile Architettura (2009), *B-City*. Disponibile a: <http://www.ciclostilearchitettura.me/home/projects/publicspace/BCity/> [Ultimo accesso 5 Ottobre 2016].
- City Space Architecture (2013b), *Art City White Night*. Disponibile a: <http://www.cityspacearchitecture.org/?c=art-city-white-night> [Ultimo accesso 20 Ottobre 2016].
- City Space Architecture (2013c), *Urban Vision*. Disponibile a: <http://www.cityspacearchitecture.org/?c=visioni-urbane> [Ultimo accesso il 15 Ottobre 2016].
- City Space Architecture (2013d), *Pop-up City | An ongoing research project in the city of Bologna*. Disponibile a: <http://www.cityspacearchitecture.org/?e=16> [Ultimo accesso il 15 Ottobre 2016].
- City Space Architecture (2013e), *Upgrading Bologna (version 2.0)*. Disponibile a: <http://www.cityspacearchitecture.org/?p=upgrading-bologna-version-20> [Ultimo accesso il 15 Ottobre 2016].

- Comune di Bologna (n.d. c), *PSC*. Disponibile a: <http://www.comune.bologna.it/psc/introduzione/828> [Ultimo accesso 5 Ottobre 2016].
- Comune di Jesi (n.d.), *Jesi Piano Idea*. Disponibile a: <http://www.comune.jesi.an.it/pianoidea/> [Ultimo accesso 5 Ottobre 2016].
- Ef Italia (2016), *Il più ampio rapporto internazionale sulla competenza dell'inglese nel mondo*. Disponibile a: <http://www.ef-italia.it/epi/> [Ultimo accesso 13 Ottobre 2016].
- E tu cosa ci vedi (2015), <http://etucosacivedi.it> , [Ultimo accesso 20 Novembre 2016].
- Grandi Stazioni (2008), <http://www.grandistazioni.it>, [Ultimo accesso 20 Settembre 2016].
- QUT Design Lab (2015a), *The InstaBooth: Situated Community Engagement*. Disponibile a: <https://research.qut.edu.au/designlab/projects/instabooth/> [Ultimo accesso 29 Novembre 2016].
- QUT Design Lab (2016), *Social Lightscapes Workshops @ West End*. Disponibile a: <https://research.qut.edu.au/designlab/2016/11/04/social-lightscapes-workshops-west-end/> [Ultimo accesso 29 Novembre 2016].
- Unibo (2016), *Progetto Staveco*. Disponibile a: <http://www.unibo.it/it/ateneo/chi-siamo/progetto-staveco> [Ultimo accesso 20 Settembre 2016].
- Unesco (n.d.), *What is Intangible Cultural Heritage?*. Disponibile a: <http://www.unesco.org/culture/ich/en/what-is-intangible-heritage-00003> [Ultimo accesso 17 Novembre 2016].
- Urban Center (2014), *Tecnopolo*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/bologna/progetti-rigenerazione/tecnopolo> [Ultimo accesso 20 Settembre 2016].

Associazioni | Processi Bottom-Up

- A-Fresco (n.d. a), <http://www.a-fresco.com>, [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].
- A-fresco (n.d. b), *metier*. Disponibile a: <http://www.a-fresco.com/pages/metier.html> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].
- Associazione Delta Saragozza (2016), <http://www.deltasaragozza.it> [Ultimo accesso 16 Settembre 2016].
- Banksy (n.d.), <http://banksy.co.uk/out.asp> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].
- Before I die (n.d.), *Walls Around The World*. Disponibile a: <http://beforeidie.cc/site/blog/category/walls/> [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Dispatchwork (2016), <http://www.dispatchwork.info> [Ultimo accesso 17 Ottobre 2016].
- Neighborland (2016), <https://neighborland.com> [Ultimo accesso 08 Novembre 2016].
- Social Street (2013), <http://www.socialstreet.it> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].
- Succede solo a Bologna (2010), <http://succedesoloabologna.it> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Terra di Nettuno (n.d.), <http://terradinettuno.blogspot.it> [Ultimo accesso 17 Ottobre 2016].
- The HighLine (2000), <http://www.thehighline.org> [Ultimo accesso 17 Ottobre 16].

Laboratori

- Bmw Guggenheim Lab (2013a), <http://www.bmwguggenheimlab.org>. [Ultimo accesso 29 Ottobre 2016]
- Bmw Guggenheim Lab (2013b), *100 Urban Trends*. Disponibile a:

<http://www.bmwguggenheimlab.org/100urbantrends/?v=2>
[Ultimo accesso 29 Ottobre 2016].

- Human Cities (n.d.), <http://humancities.eu>, [Ultimo accesso 10 Novembre 2016]
- Mit Media Lab (n.d.), *Civic media*. Disponibile a: <https://www.media.mit.edu/research/groups/civic-media> [Ultimo accesso il 30 Ottobre 2016].
- Senseable City Lab (n.d. a), <http://senseable.mit.edu> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- Project for Public Spaces (n.d.), www.pps.org, [ultimo accesso il 15 Ottobre 2016].
- Project for Public Spaces (2009), *Eleven Principles for Creating Great Community Places*. Disponibile a: <http://www.pps.org/reference/11steps/> [Ultimo accesso 10 Novembre 2016].
- QUT Design Lab (2015b), <https://research.qut.edu.au/designlab/>, [Ultimo accesso 29 Novembre 2016].

Strumenti | Mappe

- Action Path (n.d.), <http://actionpath.org>, [Ultimo accesso il 30 Ottobre 2016].
- Bio Mapping (2004), <http://biomapping.net>, [Ultimo accesso il 30 Ottobre 2016].
- Bklynr (2013), *Block by block, Brooklyn's past and present*. Disponibile a: <http://bklynr.com/block-by-block-brooklyns-past-and-present/> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016]
- Carta Historica de Barcelona (n.d.), <http://cartahistorica.muhba.cat/index.html?lang=en#map=15/241087.83/5070669.53/2010//0/0/0/0>, [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- CityGeographics: urban form, dynamics and sustainability (n.d.), <https://citygeographics.org> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].

#Creare

- Code 4 Rights (2015), <http://www.code4rights.org>, [Ultimo accesso 10 Novembre 2016].
- Datacollider (n.d.), <http://datacollider.io> [Ultimo accesso 11 Novembre 2016].
- Imagine Rio (n.d.), <http://imagerio.org> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Mapa das artes (n.d.), <http://mapadasartes.pt/desktop/> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Mapillary (2016), <http://www.mapillary.com/map> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- Mappi-na (2016), <http://www.mappi-na.it> [Ultimo accesso 30 Ottobre 2016].
- Mapping the Globe (n.d.), <http://globe.mediameter.org>, [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Senseable City Lab (n.d. b), *Real Time Rome*. Disponibile a: <http://senseable.mit.edu/realtimerome/> [Ultimo accesso 11 Novembre 2016].
- The Nolli map website (2005), <http://nolli.uoregon.edu/default.asp> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- The True Size (n.d.), <http://thetruesize.com>, [Ultimo accesso 11 Novembre 2016].
- Urb-i (2016), <http://www.urb-i.com/> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Waag Society (n.d.), *Code*. Disponibile a: <http://code.waag.org/buildings/#52.3812,4.8975,14> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

Giochi

- Bmw Guggenheim Lab (2013c), *Public/Private*. Disponibile a: <http://www.bmwguggenheimlab.org/publicprivate/> [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Brand New Subway (2016), <http://jpwright.net/subway/>, [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].

- Derive (n.d.), <http://deriveapp.com>, [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Geocaching (2000), <https://www.geocaching.com>, [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Pokémon Go (2016), <http://www.pokemongo.com>, [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].
- Project for Public Spaces (2016), *Go Pokémon Go!: The Social Life of Virtual Urban Spaces*. Disponibile a: <http://www.pps.org/blog/go-pokemon-go-the-social-life-of-virtual-urban-spaces/> [Ultimo accesso 14 Novembre 2016].

Bologna

- Comune di Bologna (n.d. a), <http://www.comune.bologna.it> [Ultimo accesso il 15 Novembre 2016].
- Comune di Bologna (n.d. b), *Bologna e i beni comuni urbani*. Disponibile a: <http://comunita.comune.bologna.it/beni-comuni> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Comune di Bologna (n.d. d), *Open Data*. Disponibile a: <http://dati.comune.bologna.it> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Cheap Festival (2016), <http://www.cheapfestival.it> [Ultimo accesso il 15 Ottobre 2016].
- è Bologna (n.d.), <http://ebologna.it> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna (n.d.), *Bella fuori*. Disponibile a: <http://fondazionedelmonte.it/progetti/progetti-strategici/bella-fuori> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Giovani Architetti Bologna (2011), *Una proposta per via Petroni*. Disponibile a: <http://www.giovanarchitettibologna.org/2015/07/una-proposta-per-via-petroni/> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].

#Creare

- Human Ecosystem - Smart cities, smart communities (2014a), <http://www.human-ecosystems.com> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Human Ecosystem - Smart cities, smart communities (2014b), *Report on collaboration in Bologna*. Disponibile a: <http://human-ecosystems.com/home/report-on-collaboration-in-bologna-hub-presentation-and-document/> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (n.d. a), <http://www.urbancenterbologna.it> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2013), *Bologna city branding*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/bologna-city-branding/764-bologna-city-branding-la-ricerca> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (n.d. b), *Collaborare è Bologna*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/collaborare-bologna> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (n.d. c), *Di nuovo in Centro*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/images/quaderni/UCBDin uovoincentroweblinkMAGGIO%202014.pdf> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2015), *HUB - Human Ecosystem Bologna: le conversazioni sulla collaborazione in tempo reale*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/collaborare-bologna/1146-hub-human-ecosystems-bologna> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2014), *Politiche Urbane*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/politiche-urbane> [Ultimo accesso il 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2016a), *Verso il biciplan*. Disponibile a: <http://www.urbancenterbologna.it/biciplan/1296-verso-il-biciplan> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].
- Urban Center Bologna (2016b), *Piazza Aldrovandi: presentato il progetto di riqualificazione*. Disponibile a:

<http://www.urbancenterbologna.it/nuovo-centro/1206-piazza-aldrovandi-presentato-il-progetto-di-riqualificazione> [Ultimo accesso 12 Novembre 2016].

Video

- Gianluca Abbate (2014), *Panorama*. Disponibile a: <http://www.gianlucaabbate.com> [Ultimo accesso 15 Ottobre 2016].
- la Repubblica (2016), *Bulgaria: graffiti alla Banksy per rilanciare il turismo*, la Repubblica video, 29 Gennaio. Disponibile a: <http://video.repubblica.it/mondo/bulgaria-graffiti-alla-banksy-per-rilanciare-il-turismo/226676/225964> [Ultimo accesso 10 Ottobre 2016].
- Marco Aldo Chiozzi (2014a), *Giancarlo De Carlo – Una lezione d'urbanistica (1954)*, Youtube video, 09 Novembre. Disponibile a: https://www.youtube.com/watch?v=DM_tKBmWCZo&t=49s [Ultimo accesso 01 Dicembre 2016].
- Marco Aldo Chiozzi (2014b), *Giancarlo De Carlo – Cronache dell'urbanistica italiana (1954)*, Youtube video, 09 Novembre. Disponibile a: <https://www.youtube.com/watch?v=ug3Yo3qZEfU> [Ultimo accesso 01 Dicembre 2016].
- Marco Aldo Chiozzi (2014c), *Giancarlo De Carlo – La città degli uomini (1954)*, Youtube video, 09 Novembre. Disponibile a: <https://www.youtube.com/watch?v=VvB2wzFoaP0&t=16s> [Ultimo accesso 01 Dicembre 2016].
- Planum. The Journal of Urbanism (2014), *URBANISTICA NUOVO CORSO DI LAUREA | Planum Magazine, Movies Column no. 20*, Vimeo video, 27 Novembre. Disponibile a: <https://vimeo.com/113009751> [Ultimo accesso il 22 Settembre 2016].
- Urban Age (2016a), *Urban Age Shaping Cities: Paolo Baratta - Welcome*, YouTube video, 22 Luglio. Disponibile a:

#Creare

<https://www.youtube.com/watch?v=qQ55inkALjs&list=PLUYdXYRUDvcsXb7ti6o16FVo7kfuy8-j6>. [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

- Urban Age (2016c), *Urban Age Shaping Cities: Jose Castillo - Conflicts of Latin American cities*, Youtube video, 22 Luglio. Disponibile a:
<https://www.youtube.com/watch?v=fvtgl44ZVLo&list=PLUYdXYRUDvcsXb7ti6o16FVo7kfuy8-j6&index=31> [Ultimo accesso 22 Novembre 2016].

Ringraziamenti

Acknowledgements

Questa tesi di laurea è frutto di un lungo periodo di studi e ricerche, nonché coronamento di un percorso di vita. Ben consapevole che questo lavoro non rappresenta solo un *punto di arrivo* ma soprattutto un *punto di partenza* mi sembra doveroso ringraziare quelle persone che hanno contribuito a renderlo tale. Desidero ringraziare in primo luogo la mia Relatrice, la Prof.ssa Orioli, la quale ha saputo scommettere sulle mie idee e sulle mie ricerche dispensandomi sempre consigli accorti e indirizzandomi verso progetti innovativi (URBAN@it), con competenza e professionalità.

Il lavoro di questa tesi non sarebbe stato lo stesso senza l'aiuto dei Co-relatori, la Prof. Bravo e il Prof. Garagnani, a cui va un sentito ringraziamento in quanto mi hanno seguito scrupolosamente nell'elaborazione delle mie ricerche e nella creazione di MUP.

Infine questa tesi deve molto la sua esistenza all'associazione culturale City Space Architecture, in quanto non solo è stata capace di fornirmi risorse tecniche, scientifiche e teoriche, ma soprattutto mi ha permesso di venire a contatto con realtà e dinamiche internazionali costruendo profondi rapporti di stima e amicizia che mi porterò sempre dietro.

In questa occasione vorrei ringraziare profondamente i miei genitori, i quali, pazientemente, mi hanno appoggiato senza sosta, ma soprattutto mi hanno cresciuto con i principi e i valori che saldamente oggi costituiscono la mia vita stimolandomi costantemente a seguire con ambizione i miei interessi e desideri. Per questo non dovrei mai smettere di ringraziarli.

Un ringraziamento lo rivolgo anche ai miei parenti, i quali hanno saputo infondermi nei modi più differenti il calore e l'affetto del senso di famiglia che li contraddistingue.

Ora, probabilmente, viene la parte più difficile da scrivere di tutto questo lavoro, dovendo ringraziare tutte quelle persone che hanno riempito e riempiono tutt'ora la mia vita.

Ringrazio Federico che, nonostante la grande distanza, rimane sempre un grandissimo amico capace di infondermi serenità supportandomi e condividendo tutti gli interessi e le passioni che ci accomunano.

Ringraziare Annachiara e Francesca è davvero difficile: non ci sono parole per descrivere il rapporto che ci lega, in quanto continuamente presenti a farmi ridere e stare bene dimostrandomi spensieratezza e quell'affetto che solo delle sorelle sanno dare.

A Emilio, Spampi, Albi, Andre, Sarto, Bazza, Dodo, Cotta, Carmine, Telo ovvero gli *Sbregaz*, va il mio ringraziamento in quanto nonostante l'umore della ciurma non raggiunga sempre alte vette, riusciamo a rimanere uniti condividendo momenti di pazzia alternati a momenti di torpore assoluto. In particolar modo ringrazio Ludo che costantemente è capace di stimolarmi a riflettere e per avermi regalato una delle più grandi dimostrazioni di amicizia che si possa ricevere.

All'Ele, la Silvia, Andreone, Cimatti, Guidino, la Lorenzini e la Cate, alias i *Filini*, per le serate in Valdossola (ora in Valeriani), per i brick di vino rosso, ma soprattutto per le tempestive e accurate organizzazioni che ci caratterizzano.

Ai Gemelli e a Checco, alias i *Griguoli*, per aver portato un pezzo di Albarella a Bologna con le relative abitudini venete quando si parla di uscire la sera.

Alla Fede, Adri, Anto, Pablo, Gino, Carmen e tutti i ragazzi del Barone per avermi accolto nella loro famiglia condividendo le serate cinema e momenti di ordinaria follia in quel di via Mazzini.

Alla Betti e alla Giorgia, per le chiacchiere, i tè, le mostre e le riflessioni su Bologna, il mondo e la musica che puntualmente ci portano a discriminare tutto ma soprattutto tutti.

A Danilo, compagno di progetti di conquista del mondo, fedele collaboratore e per mettermi sempre alla prova con la sua proverbiale puntualità.

Alla Vitto e Adde, alias gli *Stigazzi*, per le pizze da Vito, i progetti di vacanze e per i preziosi momenti hanno saputo unirci sempre di più nonostante trovi poco tempo per loro.

Alla Bonfi che ha saputo sopportare insieme a me Gnolerio, in una continua battaglia contro gli eventi e le persone dell'universo di Ingegneria.

Ad Ervis, con cui ho condiviso gli ultimi mesi nell'elaborazione delle nostre tesi, per le nostre chiamate futuriste delle 7.30 di mattina e per l'amicizia che abbiamo sviluppato condividendo ansie, stress, e idee sul nostro futuro.

A Damiano che, nonostante non sia riuscito a citarlo in tesi, ha saputo stimolare le mie opinioni con chiacchiere e riflessioni urbanistiche condividendo la nostra passione per l'urbanistica e lo spazio pubblico.

A Jack, Tala, Luli e Dida, perché i primi amici non si scordano mai.

A Ciampo, Marti, Tonnaso, Ciaci, Ire e Fanto per aver condiviso con me gli anni dell'università, dei laboratori e tutti i momenti di ilarità mista alla follia che abbiamo passato insieme.

Ad Antonio del Copione, che è riuscito a venire incontro costantemente alle mie richieste di stampe folli dell'ultimo minuto.

Desidero ringraziare anche tutti i professori scolastici i cui insegnamenti mi sono tornati utili nel mio percorso di studi e di vita nonostante la mia proverbiale voglia di studiare.

Un ringraziamento voglio rivolgerlo anche a tutte quelle persone che nella vita hanno intralciato il mio percorso contribuendo così a fortificarmi e ad affrontare con spirito sempre più combattivo le sfide che mi si sono presentate.

Infine un ringraziamento a tutti quelli che mi sto dimenticando nella concitazione di queste ultime giornate passate a rifinire la tesi, non abbiatevene, ma sicuramente c'è stato un momento in cui ho pensato di dovervi ringraziare.

Ognuno di voi ha contribuito a questo momento e per questo vi ringrazio tutti profondamente!

Bologna, 14 dicembre 2016

#Create