



#07

Sharing and public spaces

Condivisione e spazi pubblici

a cura di L. Baima, J. Hetman, L. Martini, B. Pelusio & V. Stefanini

settembre dicembre 2015
numero sette
anno tre

URBANISTICA ire
giornale on-line di
urbanistica
ISSN:
1973-9702

- Laura Martini |
- Giovanni Caudo |
- Matteo Robiglio |
- Riccardo Marini |
- Orizzontale |
- Collectif ETC |
- Topotek 1 |

- PKMN |
- Urban Nomads |
- Lucia Baima & Janet Hetman |
- Grazia Cocina |
- Roberto D'Autilia |
- Benedetta Pelusio & Vittoria Stefanini |

Direttore responsabile

Giorgio Piccinato

Comitato scientifico

Thomas Angotti, *City University of New York*
Orion Nel·lo Colom, *Universitat Autònoma de Barcelona*
Carlo Donolo, *Università La Sapienza*
Valter Fabietti, *Università di Chieti-Pescara*
Max Welch Guerra, *Bauhaus-Universität Weimar*
Michael Hebbert, *University College London*
Daniel Modigliani, *Istituto Nazionale di Urbanistica*
Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, *Universidade Federal do Rio de Janeiro*
Vieri Quilici, *Università Roma Tre*
Christian Topalov, *École des hautes études en sciences sociales*
Rui Manuel Trindade Braz Afonso, *Universidade do Porto*

Comitato di redazione

Viviana Andriola, Lorenzo Barbieri,
Elisabetta Capelli, Sara Caramaschi,
Lucia Nucci, Simone Ombuen,
Anna Laura Palazzo, Francesca Porcari,
Nicola Vazzoler.

<http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/>

ISSN 1973-9702

Progetto grafico / Nicola Vazzoler
Impaginazione / Lorenzo Barbieri

in copertina:

particolare della foto "ICP Testaccio, Roma. Coreografie Urbane" di Flavio Graviglia >
approfondisci il progetto grafico del numero:
"Coreografie Urbane", a p. 92



#07

settembre dicembre 2015
numero sette
anno tre

september december 2015
issue seven
year three



in questo numero
in this issue

Tema/Topic >

Condivisione e spazi pubblici

Sharing and public spaces

a cura di Lucia Baima, Janet Hetman, Laura Martini, Benedetta Pelusio & Vittoria Stefanini

Laura Martini_p. 15

Tornare allo spazio pubblico
Going back to public space

Giovanni Caudo_p. 21

Progettare la città è l'arte di guardare i luoghi
Designing the contemporary city is the art of looking at places

Matteo Robiglio_p. 27

Progettare lo spazio pubblico: statuti, tecnica e comunità
Designing public space: charters, technology and community

Riccardo Marini_p. 33

Cities for people: la ragione d'essere dello spazio pubblico?
Cities for people: the essence of public space

Orizzontale_p. 39

In cerca delle potenzialità nascoste nella città
Challenging the hidden potentials of the city

Interviste_p. 47

La piattaforma per gli eventi e gli eventi come piattaforma
The platform for events and events as a platform

Lucia Baima & Janet Hetman_p. **57**

Spazio pubblico tra intensità e condivisione: strategie di progetto
Public space between intensity and sharing: design strategies

Grazia Cocina_p. **65**

Leggere e progettare gli spazi pubblici attraverso space syntax
Understanding and designing public spaces with space syntax

Roberto D'Autilia_p. **73**

La città dei disabili: verso una generalizzazione della space syntax
The city of disabled people: towards generalization of the space syntax

Contributi visuali/**Videos** >

Benedetta Pelusio & Vittoria Stefanini_p. **82**

Indagare la complessità dello spazio pubblico
An investigation on the complexity of public space

Apparati/**Others** >

Profilo autori/**Authors bio**
p. **86**

Parole chiave/**Keywords**
p. **90**

Illustrazioni/**Illustrations**
p. **92**



Sharing and public spaces

Condivisione e spazi pubblici



Cities for people: la ragione d'essere dello spazio pubblico

Cities for people: the essence of public space

@ Riccardo Marini |

Spazio pubblico |
Condivisione |
Città per le persone |

Public space |
Sharing |
Cities for people |

Gehl Architects' vision is one of making cities fit for people. This interview focuses on the key role played by human interaction in activating a public space and in giving it, consequently, a reason to be. Considering the human presence as the essence of public space, the observation of people interacting in the urban context is fundamental to plan this space successfully. Nowadays people tend to forget the human scale by speeding out of the city centres with their cars towards shopping centres and malls. The aim of Gehl architects' projects is to bring back the human dimension to the city. Examples as the Public Space, Public Life Analysis for New York demonstrate how, by systematically surveying public life and acquiring knowledge on people's behaviours, physical conditions for people in the city can be improved.

In che modo definireste il progetto dello spazio pubblico?

Come dice Jan Gehl lo spazio pubblico è lo *Space Between Buildings*. Gli spazi pubblici sono tutti gli spazi al di fuori delle strutture della città. Oggi ci sono sempre più spazi *pubblici privati*, cioè spazi percepiti come pubblici che sono in realtà di proprietà privata. Lo spazio pubblico, come lo concepisce Gehl, ha come modello di riferimento piazza del Campo a Siena, una piazza che ha una ragione di essere. Una semplice strada dovrebbe essere la base dello spazio pubblico, anche se oggi, le strade non sono più usate in maniera adatta

PROJECT: URBAN REALM & BICYCLE STRATEGY

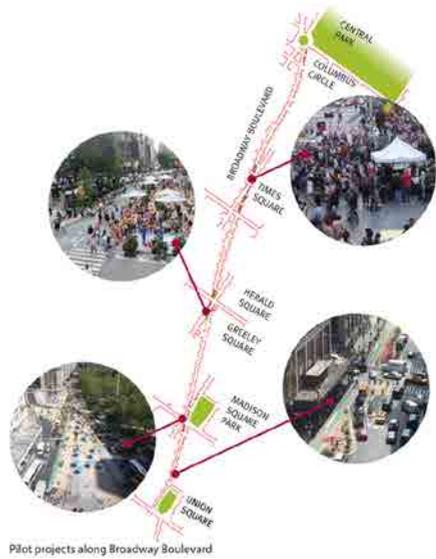
CLIENT: CITY OF NEW YORK, DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

Gehl Architects is working to promote quality of life and livability in New York. Our strategic recommendations will help make New York a lively, attractive, safe, sustainable and healthy city.



Times Square before

Times Square after



Pilot projects along Broadway Boulevard

Fig.1 Urban Realm and Bike Strategy, City of New York, 2007-2009, Gehl Architects

alle persone. Ormai le strade sono il luogo del flusso di veicoli e le persone non vi si trovano a loro agio. Gli spazi pubblici più usati oggi in Italia sono i *malls*, gli *outlets*, posti che non hanno niente a che fare con la vita urbana. Di fatto questo fenomeno negli ultimi 15 anni ha distrutto le città vere: tutti se ne vanno fuori città nei *malls* e nei centri rimangono solo i turisti con le loro macchine fotografiche.

Quello che facciamo noi è trovare spazi pubblici, li analizziamo, contiamo, guardiamo quel che succede e quello che vediamo è proprio una *misinterpretation*. Mi mette molta tristezza notare che in Italia, lì dove la storia di Jan è iniziata tanti anni fa, si stia perdendo l'abilità di capire e di usare lo spazio pubblico; dov'è andata a finire la *dolce vita*?

Di chi è lo spazio pubblico?

Lo spazio pubblico che funziona appartiene a tutti ed è proprio questa la cosa critica. Per esempio nel nostro lavoro a New York quando abbiamo fatto la *Public Space, Public Life Analysis* abbiamo scoperto una cosa stranissima e cioè che la demografia di persone che usavano questi spazi era limitata; non c'erano bambini né anziani.

Uno spazio pubblico che funziona bene è utilizzato da tutti, dagli otto agli ottanta. Pensate di dover lasciare in una piazza vostra figlia di otto anni a giocare o il nonno di ottanta anni a camminare; se lo spazio in cui li lasciate vi innervosisce e non siete felici di lasciarceli soli, vuol dire che questo posto ha qualcosa che non va. Lo spazio pubblico è un luogo in cui convivono il ricco, il povero, l'ambulante, il disabile, il giovane, l'adulto, il vecchio; tutti condividono questo spazio. Lo spazio pubblico è dove hai la possibilità di incontrare il tuo futuro amore, è un luogo che si riempie di memorie e che

assume un valore affettivo per te e per la tua famiglia.

La tipica piazza in cui, molti anni fa, ci si ritrovava quando si usciva dalla chiesa la domenica mattina prima di andare a comprare le paste per il pranzo familiare: quella è la vera natura dello spazio pubblico, cioè un punto d'incontro che normalizza le relazioni umane. Nel momento in cui le caratteristiche dei luoghi d'incontro vengono corrotte o non hanno ragione di essere, si creano i problemi.

In che modo l'architettura, in particolare il progetto dello spazio pubblico, può rispondere alle esigenze che scaturiscono dalla complessità di utilizzo e gestione dello spazio?

L'architetto lavora per un cliente ed ha un programma. Però troppo spesso questo programma viene curato solo dal punto di vista degli spazi interni e della pelle dell'architettura e non ci si occupa di quello che accade fuori dall'edificio. Vediamo situazioni in cui quando quest'architettura è inserita nello spazio pubblico – il creatore dello spazio pubblico è l'architettura – non capisce la relazione che ha con quest'ultimo e lo uccide. Tanti progetti di architettura sembrano non capire la cosa più importante e cioè che il punto di contatto tra lo spazio pubblico e l'architettura deve essere il più possibile trasparente. Esempio di questa trasparenza è la vetrina illuminata che si trova la notte, quando si rientra a casa al buio, e che consente di percepire la presenza umana, anche se fisicamente non c'è. Se questa vetrina non c'è e la facciata è tutta chiusa, lo spazio pubblico diventa oppressivo.

L'architetto quindi quali dispositivi, strategie, pratiche può impiegare per densificare o ridensificare questi spazi?

Gli spazi pubblici devono avere una ragione d'essere. In Italia, come in tutto il mondo, la ragione che un tempo c'era negli spazi pubblici sta svanendo. Dove andiamo a fare la spesa, a ritirare i soldi, a spedire una lettera, a comprare il giornale o il cornetto? I luoghi delle nostre azioni quotidiane stanno cambiando. Anche lo shopping si è trasformato, ci sono i *retail* ormai. Si va in macchina a qualche capannone fuori città e si porta via la vita e la ragione d'essere degli spazi pubblici. E poi guardandoci intorno ci chiediamo sorpresi "perché non funziona più la mia città?". Eppure sono scelte che facciamo tutti noi: dove vai a fare la spesa? Dove vai a prendere il caffè?

Nelle zone storiche per ridare ragione ad uno spazio la ridensificazione è la cosa più semplice da fare. Ma se uno va nei quartieri nuovi è difficile dare ragione agli spazi. Fare un parco, perché hai lo spazio, non vuol dire che questo parco verrà usato. Se non capisci come attivarlo, come fargli un programma e dargli una ragione di essere avrai come risultato un deserto verde. Ci sono tanti esempi di spazi pubblici progettati al metro quadro in maniera esagerata che diventano spazi negativi.

Trovo molto affascinante il processo di progettazione delle piazze nuove: si progetta un bel pezzo di architettura e accanto ci si fa una piazza. Questa piazza viene spesso troppo grande, l'architettura ignora come attivarla e finisce per diventare uno spazio vuoto. Si generano così spazi che non funzionano,

PROJECT: URBAN REALM STRATEGY
CLIENT: MELBOURNE CITY COUNCIL

In 1994 Jan Gehl was invited to Melbourne to conduct a survey examining the issues and opportunities regarding public space and to collect data on public life. The data was presented in 'Places for People'.

PROJECT SUMMARY:

GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS



From a deserted city centre to a vibrant public realm



Night time pedestrian traffic has increased:

100%



Stationary activities have increased:

300%



Daytime pedestrian traffic has increased:

40%

Fig.2 Urban Realm Strategy, Melbourne City Council, 1994-2004, Gehl Architects

come quelli che si vedono in Cina e in Russia in cui si fa la parata militare una volta l'anno. La quotidianità è il concetto fondamentale: ci vuole qualcosa che succeda con ritmo giornaliero, settimanale, stagionale e che dia ragione di esistere a uno spazio.

In che modo il progetto di architettura può assecondare la compresenza di flussi, utenti, usi e tempi nello spazio pubblico? Come cambia di conseguenza anche l'approccio e il processo del progetto?

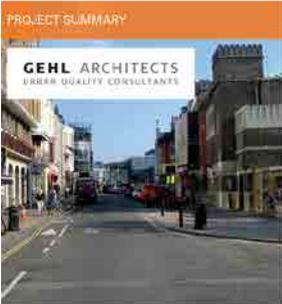
L'architettura ha il ruolo di capire come portare attività nello spazio pubblico. Se l'architettura volta le spalle allo spazio pubblico lo uccide perchè diventa uno spazio non umano.

Ad esempio un architetto che deve fare un edificio con più unità abitative lungo una strada può scegliere diverse strategie di accesso all'edificio. Può decidere di fare una sola entrata che serve tutte le unità; così facendo sicuramente risolve bene il progetto da un punto di vista funzionale. Se invece decide di fare due o tre ingressi - uno ogni 25 metri - attiva la strada in modo molto differente. Anche nel disporre gli spazi esterni delle unità abitative, se progetta solo corti interne crea una chiusura verso l'esterno e così facendo dimentica il perimetro e quindi la strada. Assecondando questo modo di fare, la strada diventa un posto negativo, dove succedono cose negative. Bisogna partire invece dall'essere umano e per fare questo il punto di partenza è camminare, prima di realizzare spazi che altrimenti sono disegnati PER i veicoli. La progettazione si basa spesso su una velocità di 32 km orari, per i veicoli, che non è adatta a noi. In Italia ci sono paesi piccoli che non sono disegnati per le macchine, nei quali bisogna andare ad una velocità di 3-5 km altrimenti distruggi la macchina. Ne è un esempio il centro storico di Lucca

Brighton / UK / 2007

PROJECT: STREET DESIGN. CLIENT: BRIGHTON & HOVE CITY COUNCIL
UK CIVIC TRUST AWARD & CABE SPECIAL AWARD FOR PUBLIC SPACES IN 2009

The improved New Road, one of Brighton's most important streets, is informed by a detailed understanding of how people use the street and the historically sensitive surroundings of Brighton's Royal Pavilion and its Gardens.



che conosco bene, dove tutti i mezzi, dall'autobus che va in centro al camion della raccolta rifiuti hanno una dimensione alla scala del pedone. Altro esempio è Friburgo in Germania, che ha il tram che attraversa le porte della città. Per garantire l'efficienza del tram, secondo il *business plan* fatto dall'amministrazione, bisognerebbe demolire la porta antica. Questo però non accade; si continua a implementare la rete dei tram perché ha grande successo, ma rispettando il carattere e le dimensioni della città.

I vostri progetti, in una parola, cosa innescano o cosa vorrebbero innescare all'interno dello spazio pubblico?

I nostri progetti vogliono innescare una ragione di essere, perché se lo spazio pubblico non ha una ragione di essere, allora è meglio non averlo poiché diventa una cosa negativa.

Cities are for people, le città sono per le persone. La singola persona crea una situazione in cui coinvolge altre due, tre, quattro persone, che attirano altre persone ancora. Questa è la *genesis* delle città. Uno dei più grandi piaceri che abbiamo è guardare altre persone, è un concetto base. E a partire da questa interazione visiva si possono innescare processi di commercio: "guarda che camicia ha lui" "mi piace il panino che stai mangiando, dove l'hai preso?" Quando parlo con Jan Gehl dell'Italia, mi racconta che tanti anni fa da giovane architetto modernista è arrivato in Italia con la moglie Ingrid e le ha detto "come mai si sta tanto bene qua?". Hanno cominciato a guardarsi intorno, a contare e a cercar di capire quella *dolce vita* che al tempo esisteva. E quando invece si torna in Italia oggi, ci si chiede: "ma dove è la dolce vita? Dove è andata a finire?". Dove sono andati tutti quegli italiani che sapevano occupare e dar ragione a questi spazi?" Ora vanno in motorino troppo veloci o vanno

Fig.3 Street Design, Brighton and Hove City Council, 2007, Gehl Architects

in macchina ai *mall* fuori città. Poi si guardano intorno e si accorgono che le città si stanno lentamente spegnendo.

Basta guardare Pompei e come si viveva 2000 anni fa. Il mondo è cambiato, oggi abbiamo l'iPhone, abbiamo Skype. Però le cose base, il contatto umano, l'aria fresca in faccia, sono totalmente necessarie ora come lo erano 2000 anni fa. Ci illudiamo che la cosa bella è non essere umani, ma non è così; la cosa bella è essere umani ed essere umani vuol dire sapere stare insieme.

Per il video dell'intervista: <https://vimeo.com/142285205>

UB

i QUADERNI

#07

settembre - dicembre 2015
numero sette
anno tre

URBANISTICA tre
giornale on-line di
urbanistica
ISSN:
1973-9702

È stato bello fare la tua conoscenza!
cercaci, trovaci, leggici, seguici, taggaci, contattaci, ..

It was nice to meet you!
search us, find us, read us, follow us, tag us, contact us, ..

