



## Luoghi accessibili per una città che cambia

**Natalina Carrà**

Università Mediterranea di Reggio Calabria  
Dipartimento Architettura e Analisi della Città Mediterranea  
Email: [ncarra@unirc.it](mailto:ncarra@unirc.it)  
Tel. 0965.3222253/0965.3222235

---

### **Abstract**

*Il contributo affronta i temi dell'accessibilità ponendo l'attenzione sulla qualità dello spazio dal punto di vista del movimento. L'accostamento delle due nozioni, accessibilità e qualità, porta a rimuovere dai temi progettuali tutti gli eccessi funzionalistici contenuti nell'idea diffusa di mobilità. Per disciplinare gli spostamenti dei cittadini bisogna, cioè, pensare ad una regola d'uso dei luoghi piuttosto che ad un flusso in un tracciato stradale. Le tematiche legate all'accessibilità e fruizione dei servizi e dei luoghi della città si inseriscono, così, in più ampie riflessioni sul progetto della città, ed in particolare alle tematiche relative alla qualità urbana e allo sviluppo sostenibile. Il paper sviluppa nelle prime due parti le tematiche inerenti il concetto di accessibilità/fruibilità in relazione all'uso e al progetto e nel terzo paragrafo da conto di una sperimentazione avviata con un progetto di ricerca finanziato dalla Regione Calabria all'interno della sua struttura universitaria di appartenenza (Dipartimento AACM-Facoltà di Architettura, Università Mediterranea).*

### **Premesse**

La città è luogo d'incontro, di scambio e di tutte quelle relazioni che hanno a che fare con ciò che attiene al sociale; mentre l'abitazione, la casa è un luogo fondamentale, ma unicamente legato alle funzioni primarie, tutta la vita sociale, interessi, svago, tempo libero, si localizzano in quelli che definiamo spazi pubblici o luoghi di relazione della città. L'accessibilità spaziale e la fruibilità di *luoghi e servizi* della città e del territorio, in ragione dei bisogni espressi dai cittadini, secondo le diverse età e le diverse categorie sociali, risulta essere imprescindibile per rendere effettivi i diritti di cittadinanza di tutti. Le trasformazioni che le città hanno subito negli ultimi anni, hanno portato alla formazione di una struttura/sistema urbano, particolarmente complesso organizzato per parti, frammentato difficile da raccordare nelle diverse sfere sociali e spaziali. L'accessibilità sociale e fisica risulta essere, perciò, in tale panorama un tema di notevole criticità e, rilevare una insufficiente accessibilità e appropriazione dei servizi e dei luoghi da parte dei cittadini è come riconoscere una scarsa o assente equità e integrazione sociale, poiché chi è soggetto ad un accesso limitato a quei servizi/luoghi si trova in una condizione di svantaggio e di esclusione.

*L'accessibilità è dunque una proprietà degli insediamenti urbani che qualifica la società locale nel suo complesso e ne definisce il grado di equità sociale e la qualità della vita per i suoi membri<sup>1</sup>. Un concetto allargato, questo, raggiunto dalla nozione di accessibilità solo negli ultimi decenni, ovvero alla destinazione e ai costi degli spostamenti si aggiungono le differenti possibilità degli abitanti di definire a proprio vantaggio i tempi e gli spazi della vita quotidiana.*

Le tematiche legate all'accessibilità e alla fruizione dei servizi e dei luoghi urbani divengono, così, paradossalmente la questione-chiave che ci si trova ad affrontare quando si parla di qualità delle città, poiché l'accesso/fruizione, ad un esteso e differenziato gruppo di persone, luoghi e attività è uno degli aspetti sostanziali e indispensabili della vita urbana. Il "paradossalmente" attribuito alla questione è riferito a due aspetti caratterizzanti il tema stesso: il primo è insito nell'idea propria di città, che nasce storicamente e specificatamente come una struttura sociale il cui ruolo è quello di far raggiungere un elevato grado di accessibilità agli individui, alle cose/beni e alle idee/modelli.

---

<sup>1</sup> Cass, N., Shove, E., Urry, J., *Social exclusion, mobility and access*, The Sociological Review, n. 53, 2005

Tutto ciò che di materiale e immateriale l'organismo città mette insieme riconduce alla nascita di un ambiente sociale unico, per la concentrazione di contatti e relazioni a cui è possibile "accedere" e per la capacità di produzione e divulgazione di idee ed esperienze. Inoltre, individuare l'accessibilità come "il" problema di difficile soluzione della città contemporanea può sembrare paradossale per un ulteriore motivo, soprattutto in questo preciso momento storico. La società attuale, le città di oggi, sono ciò che Manuel Castells definisce *spazio di flussi*<sup>2</sup> - materiali e immateriali - composto da individui e oggetti in movimento, ma anche da categorie immateriali di informazioni/dati, che si muovono velocemente e vorticosamente attraverso reti tecnologiche<sup>3</sup>, sempre più avanzate e sviluppate. L'avvento di questi fenomeni di mobilità materiale e immateriale, porterebbe a pensare che possano innescarsi processi che potenzialmente sono capaci di creare condizioni tali da annullare le problematicità e le disparità di accesso alle opportunità sociali concentrate nei contesti urbani, ma in realtà così non è.

Questo concetto arricchitosi, con gli anni, di diverse sfumature porta a diverse accezioni nel suo significato. Per esempio si parla di *accessibilità geografico-spaziale* quando ci si riferisce alla possibilità di accedere ai luoghi presenti nel contesto urbano di riferimento. Ciò significa essere capace di mettere in pratica senza difficoltà quel bisogno di mobilità che ogni cittadino persegue per garantirsi l'utilizzo di beni e servizi presenti nelle città. Parliamo invece di *accessibilità sociale* quando ci riferiamo a ciò che attiene ai concetti di equità, laddove tutti i cittadini hanno le medesime possibilità di essere in connessione/collegamento, evitando forme di disparità ed emarginazione di tessuti e parti di città più svantaggiate. Infine, l'*accessibilità fisico-ergonomica* si riferisce a quella libertà di movimento e alla *permeabilità fisica* del cittadino in tutto il sistema dei luoghi e dei servizi urbani.

Ci si trova, quindi, di fronte ad elementi costitutivi che fanno ritenere che l'accessibilità urbana deve essere intesa in modo "trasversale" e come supporto e raccordo tra i vari settori attinenti qualsiasi azione progettuale nei contesti urbani, costituendo uno degli elementi di base per l'impostazione degli strumenti di progettazione e di recupero del patrimonio urbano esistente.

Integrazione progettuale e integrazione delle esigenze di un'utenza ampliata, che individuino priorità d'intervento sugli spazi esistenti, al fine di elevarne la qualità in termini di accessibilità e di fruibilità, operando una sintesi tra una nuova dimensione funzionale e una nuova dimensione sostenibile (vivibilità degli spazi, inclusione sociale) in un modello progettuale che ponga una nuova idea di fruizione come principio fondamentale e imprescindibile di ogni attività. L'accessibilità, cioè, deve essere intesa *come totale fruibilità nell'immediato* dello spazio costruito e dei servizi da parte di tutti.

## Qualità urbana, accessibilità spaziale e fruibilità di servizi e luoghi

La nozione di accessibilità pone, quindi, l'attenzione sulla qualità dello spazio anche dal punto di vista del movimento; accostare le due nozioni accessibilità e qualità, significa rimuovere dai temi progettuali tutti gli eccessi funzionalistici contenuti nell'idea diffusa di mobilità. Cioè, per disciplinare gli spostamenti dei cittadini bisogna pensare ad una regola d'uso dei luoghi piuttosto che ad un flusso in un tracciato stradale. Più nello specifico ci si riferisce al processo di appropriazione, da parte di singoli e collettività, delle risorse materiali e immateriali -beni, servizi, relazioni- presenti in un determinato contesto urbano. Ovvero le differenti *possibilità* che tutti possono/debbono avere nella fruizione dei luoghi e dei servizi di cui la città dispone. Ciò rimanda a forme di disuguaglianza connesse alla sfera sociale: reddito, livello culturale, età, genere, residenzialità, ma anche alle caratteristiche del sistema infrastrutturale, della mobilità e all'organizzazione spazio-temporale della città.

L'accessibilità risulta essere il primo fattore/indicatore di qualità della vita nei contesti urbani. Le città in grado di agevolare l'accessibilità al proprio sistema relazionale e dei servizi assicura un elevato standard di qualità della vita. Gli obiettivi da perseguire per raggiungere buoni standard di accessibilità nei contesti urbani passano, quindi, attraverso l'elevazione del comfort di tutto lo spazio urbano e dei servizi per tutti i cittadini eliminando o riducendo gli ostacoli, le fonti di rischio e le situazioni di disagio; pensando a regole d'uso dei luoghi oltre agli aspetti di natura infrastrutturale e dei flussi. Inoltre, la domanda di accessibilità spaziale e di fruibilità dei servizi, si complessifica a fronte: dei cambiamenti tecnologici che rivoluzionano gli statuti delle relazioni spaziali e temporali della vita collettiva delle persone; dei nuovi stili di vita che chiedono accessibilità a tutte le tipologie di servizi in orari e periodi diversi per tutte le categorie sociali.

Quindi, se per accessibilità urbana si intende l'insieme delle caratteristiche spaziali, distributive e organizzativo-gestionali dell'ambiente costruito, in grado di consentire la fruizione agevole, in condizioni di adeguata sicurezza ed autonomia, dei luoghi e delle attrezzature/servizi della città da parte di tutti, allora le tematiche legate all'accessibilità si inseriscono in più ampie riflessioni sul progetto della città stessa, ed in particolare alle

---

<sup>2</sup> M. Castells, *La città delle reti*, Marsilio ed., Venezia, 2004

<sup>3</sup> Le reti costituiscono la nuova morfologia sociale delle nostre società e la diffusione della logica di rete modifica in modo sostanziale l'operare e i risultati dei processi di produzione, potere e cultura. M. Castells, *La nascita della società in rete*, UBE ed., 2008

tematiche relative alla qualità urbana e allo sviluppo sostenibile e nello specifico ai temi legati alla mobilità sostenibile. Per esempio, l'uso dei mezzi di trasporto privato e la mancanza di risorse per contrastare il trasporto individuale con un'offerta di servizi pubblici quantitativamente e qualitativamente adeguata, sono problematiche che interessano la gran parte dei contesti urbani contemporanei e interferiscono negativamente sulla fruizione dei servizi da parte delle categorie più deboli, ma più in generale sulla qualità della vita.

La mobilità urbana costituisce, perciò, un altro indicatore essenziale per definire il livello di accessibilità e quindi il livello qualitativo totale delle condizioni di vita nelle città. Essa è un presupposto fondamentale per accedere a beni e servizi disponibili e per programmare le attività connesse alla quotidianità. Tra mobilità e accessibilità non esiste, però, una relazione semplice, proporzionalmente diretta: più sono in grado di spostarmi, più accedo. Il concetto di accessibilità, come ampiamente ribadito, non corrisponde, infatti, solo alla semplicità con cui gli individui si muovono nella città, nonostante nella società contemporanea esso implichi necessariamente un buon livello di mobilità.

Oggi il trasporto collettivo, per esempio, è diventato un'esigenza fondamentale per l'uomo, ed in particolare per tutte quelle popolazioni che risiedono in grandi aree urbane. Il ruolo intrapreso dai servizi per la mobilità pubblica è di rilevante importanza in quanto permette il rapido spostamento di persone che quotidianamente si recano presso i luoghi della città che offrono servizi.

Tuttavia, le politiche di trasformazione urbana e quelle per la realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico hanno avuto percorsi disgiunti. In molte aree urbane, si sono realizzati pezzi di città completamente sprovvisti di queste infrastrutture, per non parlare di *indubbe* scelte localizzative che, spesso, non hanno favorito la riduzione degli spostamenti quotidiani, ma li hanno notevolmente amplificati (il riferimento è alla realizzazione di quartieri a destinazione monofunzionale).

Da qualche decennio, si sta cercando di porre rimedio a tali situazioni, attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico in particolare investendo nella realizzazione, per esempio, di linee metropolitane e di altre tipologie di infrastrutture (definite *hard*). Cioè, al fine di porre rimedio alla difficile situazione che si è andata consolidando, si stanno mettendo in campo politiche finalizzate ad incrementare il trasporto pubblico su ferro come alternativa a quello privato. Gli interventi, però, sono in genere molto complessi e non sempre ben visti anche per la necessità di intervenire in contesti urbani oramai consolidati con i conseguenti problemi legati alla fragilità dei luoghi e dei tessuti, alle difficoltà di cantierizzazione delle opere e con ulteriore aggravio del traffico in prossimità delle aree di cantiere i cui tempi di permanenza, spesso, sono molto lunghi.

Altre tipologie di intervento prevedono di incentivare gli spostamenti attraverso modelli *innovativi* di mobilità sostenibile, identificabili nella più ampia dizione di *soft mobility*. Questi interventi, oltre alla caratteristica, di ridurre gli elevati costi ambientali e sociali del trasporto individuale cui è, ancora oggi, prevalentemente affidata la domanda di spostamento in ambito urbano ed extraurbano, possiedono sostanziali peculiarità "*sostenibili*" e innumerevoli ricadute in termini di qualità ambientale e urbana ottenute con poche trasformazioni/stravolgimenti di natura fisica. Difatti parlare di *mobilità sostenibile*<sup>4</sup> significa parlare di un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre l'inquinamento e le esternalità negative, quali le emissioni di gas serra, lo smog, l'inquinamento acustico, la congestione del traffico urbano e l'incidentalità; esternalità che hanno un costo sociale che grava su tutti. Cioè, una maggiore agilità e flessibilità degli strumenti *soft* rispetto a quelli *hard* che si esplica anche nel diverso impatto economico.

Attraverso l'uso di questi strumenti *soft*, la ri-progettazione o l'adeguamento del patrimonio urbano in riferimento al tema dell'accessibilità può, essere fatto in termini positivi, considerando le esigenze dell'utenza ampliata come un complesso insieme di opportunità per l'inclusione sociale e le politiche/progetti sostenibili come opportunità per lo sviluppo sostenibile futuro e la salubrità dell'ambiente, ma, tutto ciò, richiede una profonda comprensione – ottenuta attraverso una lettura spazio-funzionale e socio – economica dei fenomeni – di come l'ambiente viene vissuto o percepito sia dal punto di vista fisico (sostenibilità) che dal punto di vista sociale (equità).

## La valorizzazione del patrimonio urbanistico attraverso modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile<sup>5</sup>

La valorizzazione del patrimonio urbanistico attraverso metodiche che fanno riferimento ai principi/dettami della sostenibilità dello sviluppo, ha favorito la diffusione di pratiche e strumenti finalizzati all'implementazione di interventi che risultino compatibili con l'ambiente e tra questi, particolarmente interessanti, sono quelli che

---

<sup>4</sup> In Italia la mobilità sostenibile è stata introdotta con il Decreto Interministeriale *Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane* del 27/03/1998. La normativa non ha però raggiunto i risultati sperati. I problemi relativi alla mobilità sono stati spesso demandati alle amministrazioni locali, senza un vero e proprio piano di intervento a livello nazionale e sovranazionale.

<sup>5</sup> Il seguente paragrafo prende il titolo è da conto della ricerca omonima: *La valorizzazione del patrimonio urbanistico attraverso modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile-CITYMOB*, finanziata dalla Regione Calabria (Avviso Pubblico, *Per il finanziamento di progetti di ricerca in materia di scienze umane, economiche e sociali*, L.R. 22 settembre 1998, n. 10, art. 37- quarter), responsabile scientifico è la prof. Concetta Fallanca.

riguardano il settore della mobilità e/o accessibilità. In effetti l'uso dei mezzi di trasporto privato individuale, con le conseguenze di natura economica e di impatto ambientale, sono problematiche che interessano ormai in maniera più o meno consistente la gran parte dei contesti urbani e interferiscono negativamente sulla fruizione dei servizi e più in generale sulla qualità della vita. Inoltre, la commistione veicoli-pedoni genera condizioni di conflittualità nell'uso delle strade e delle piazze (spesso luoghi di relazione fondamentali per la vita sociale della città) rendendo sempre più difficile non solo la coesistenza tra flussi pedonali e veicolari, ma anche lo svolgimento delle numerose attività legate al tempo libero e all'aggregazione sociale.

Strade e piazze sono indubbiamente destinati alla mobilità ma sono, anzitutto, luoghi urbani che si prestano ad usi molteplici, e che possono utilmente concorrere a favorire i legami sociali o viceversa, se non adeguatamente resi fruibili, contribuire ad accrescere il senso di insicurezza e di esclusione all'interno del contesto urbano. In ragione della complessità delle valenze e dei ruoli che tali spazi possono assumere nei contesti urbani, al fine di promuovere sistemi di mobilità sostenibile, è prioritario guardare a strade e piazze non solo come elementi di supporto alla mobilità, ma, soprattutto, come luoghi urbani che, o già rappresentano di per se luoghi centrali, o sono gli spazi su cui si attestano attività e servizi importanti, e pertanto necessitano di essere valorizzati in termini di accessibilità e fruibilità.

Da queste considerazioni di partenza prende l'avvio il lavoro di ricerca<sup>6</sup> in oggetto. Lo studio, attraverso la definizione di un sistema di *soft mobility* da sperimentare in precisi contesti urbani (le maggiori città calabresi), mira a delineare linee guida ed elementi di metodo per la messa a punto di un progetto d'uso degli spazi urbani, volto non soltanto a garantire una migliore coesistenza tra le diverse attività e tra i diversi utenti, ma anche ad accrescere la rispondenza tra gli usi previsti e le caratteristiche spaziali dei luoghi.

Il lavoro di ricerca persegue l'obiettivo di ri-progettare il connettivo urbano, attraverso un sistema di *soft mobility* che consente il ripensamento e la riorganizzazione di alcuni luoghi urbani importanti. Una sorta di progetto del sistema di connessione del patrimonio urbano che prevede: la riappropriazione di spazi pubblici, *i luoghi*, da parte degli abitanti con la formazione di spazi di relazione multifunzionali; una pacifica convivenza fra i vari utenti della strada (bassa velocità delle auto) e isole pedonali; la garanzia di percorsi pedonali continui e sicuri per tutte le categorie di utenti con particolare riguardo ai fruitori deboli e ai percorsi per il raggiungimento di servizi scolastici e sociali; una migliore qualità del servizio offerto e delle prestazioni (velocità media dei viaggi, efficacia della rete delle corsie preferenziali); una maggiore flessibilità dei servizi offerti (in modo da riuscire a competere con il sempre crescente trasporto individuale). Il fine ultimo vorrebbe, inoltre, pervenire ad una sorta di un linguaggio interdisciplinare tra settori che si occupano del tema mobilità con metodi e approcci diversi, ma uniti dal metodo scientifico (economia urbana, economia della mobilità urbana, urbanistica, sociologia urbana, discipline demo-etnoantropologiche).

Nello specifico la ricerca mira a definire un modello di gestione urbana che: individui il sistema delle connessioni ovvero il complesso degli interventi sulla mobilità, (intesa come insieme dei percorsi, carrabili, pedonali, ciclabili, a valenza naturalistica\paesaggistica ecc., delle aree di sosta e dei nodi di scambio plurimodale) volti a favorire l'accessibilità ai siti e alle polarità urbane, al sistema dei servizi e delle attrezzature (musei, teatri, biblioteche, scuole, servizi) e più in generale ai luoghi cospicui che caratterizzano i contesti urbani. L'individuazione di questi sistemi consente la realizzazione di veri e propri *corridoi di connessione* che costituiscono l'armatura connettiva sulla quale la valorizzazione del patrimonio urbanistico, attraverso la fruizione, si struttura. Essi sono appoggiati sia alla viabilità esistente, sia al reticolo ambientale esistente, assumendo le polarità come punti di centralità e di diffusione principale. La potenzialità innovativa della ricerca consiste nell'elaborazione di un modello interdisciplinare di analisi e di pianificazione della mobilità urbana volto alla valorizzazione (in termini di fruizione, accessibilità e sicurezza) del patrimonio urbano nel suo complesso, col duplice obiettivo di colmare la carenza di informazioni sugli elementi motivazionali che caratterizzano, per i diversi tipi di mobilità, la scelta del mezzo utilizzato e di consentire la focalizzazione di linee e criteri guida per l'attivazione di politiche di mobilità urbana sostenibile.

Le strategie di sviluppo della Calabria attribuiscono grande importanza alla sostenibilità dello sviluppo urbano e alla replicabilità di modelli che, possono essere inseriti all'interno dei processi di pianificazione complessiva calabrese per migliorare la qualità della vita, soprattutto delle categorie più svantaggiate, all'interno delle città e centri abitati in genere. In particolare la ricerca si propone di trasferire alla comunità tecnico-scientifica, agli operatori istituzionali i risultati del progetto per misurare i potenziali benefici socio-economici dei prodotti della ricerca soprattutto instaurando un rapporto con il mondo della scuola attraverso specifiche azioni di formazione continua sulle tematiche oggetto della ricerca.

Riuscire a modificare alcune modalità d'uso nella fruizione di luoghi e servizi, spesso errate, appare una notevole sfida, che non potrà essere affrontata senza mitigare le difficoltà di accesso che un numero sempre più grande di persone incontra quotidianamente nel raggiungere (non solo in senso fisico), le opportunità sociali della propria città (beni, servizi, relazioni). Le politiche volte a migliorare l'accessibilità e fruibilità degli ambienti (fisici e sociali) urbani, è giusto ribadirlo ancora una volta, giocano, perciò, un ruolo centrale nel

<sup>6</sup> La ricerca di durata biennale è al suo primo anno di attività.

favorire una maggiore equità sociale e nel rendere più vivibile la città, non solo ai residenti ma anche ad altre tipologie di fruitori.

Per tendere verso l'obiettivo della "città accessibile" occorre procedere con programmi organici e tra loro integrati, che consentano di usare al meglio uno spazio urbano più confortevole e sicuro, ottenendo un conseguente potenziamento dell'autonomia personale e facilitando per tutti lo svolgimento delle attività desiderate. L'accessibilità urbana, perciò, non va intesa semplicemente come la risoluzione, in modo episodico e saltuario, di singoli elementi o porzioni dello spazio urbano, ma al contrario va interpretata come un sistema diffuso e complesso di progettazione.

## Bibliografia

- A.A.V.V. (2011), *La mobilità urbana sostenibile: strategie e sperimentazioni*, Indagine CRITEVAT – Sapienza Università di Roma per Ecopolis
- AA.VV. (2002), *Mobilité et aménagement du territoire*, la CeMathèque n. 4, available at <http://mobilite.wallonie.be>.
- Alps Mobility (2004), *Progetti pilota per un trasporto compatibile con l'ambiente*, available at [www.alpsmobility.org](http://www.alpsmobility.org)
- Andreani V., Tortorella W. (2009), *Rapporto Cittalia 2009, città mobili*, Cittalia Fondazione Anci ricerche
- Borlini B., Memo F. (2009), *Ripensare l'accessibilità urbana*, Cittalia Fondazione Anci ricerche
- Cass, N., Shove, E., Urry, J. (2005), *Social exclusion, mobility and access*, The Sociological Review, n° 53, pp. 539-555
- Castells M. (2004), *La città delle reti*, Marsilio ed., Venezia
- Castells M. (2008), *La nascita della società in rete*, UBE ed.
- Commissione Europea, "Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", Ufficio delle Pubblicazioni Ufficiali delle Comunità Europee
- Euromobility (2006), *Mobilità sostenibile in 50 città italiane*, available at <http://www.euromobility.org>., Romagna, Ecomondo
- Galderisi A. (2007), *Città, mobilità e ambiente nelle strategie e nei progetti di ricerca dell'Unione Europea*, Te.M.A. Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
- Nuvolati, G. (2007), *Mobilità quotidiana e complessità urbana*, Firenze University Press
- Secchi Roberto (a cura di, 2011), *Future GRA. Il futuro del Grande Raccordo Anulare di Roma nella prospettiva della città metropolitana*, Prospettive
- Tocci Walter, *Utopie ed eterotopie dell'accessibilità*, <http://eddyburg.it/article/articleview/16953/0/307/>
- Zajczyk F. (2000), *Tempi di vita e orari della città. La ricerca sociale e il governo urbano*, Franco Angeli