

1.2011

# paesaggio urbano

URBAN DESIGN





## Paesaggio Urbano / Urban Design

Marcello Balzani

**On the year of the 150th anniversary of the Italian Unification, our magazine upgrades and lands in Europe, developing a new graphic layout and bilingual contents that aim to export a conscious way to analyse and criticise the project**

I cannot hide the pleasure of writing this editorial. A pleasure that derives from different levels of sharing, from hard work and the perception that the high road is the one of innovation, even in this difficult moment the construction market is living in.

So, starting from this first number of 2011, the magazine Paesaggio Urbano (Urban Design) enters in Europe through network that will see it being active in the main cultural and commercial initiatives. And it enters with a strong valorisation of the contents and with the spirit of confrontation, which is highlighted by a higher visibility of the image and text contributions, offered as well in the English version with a wide synthesis. For us (managers, editors, graphic designers, correspondents, co-operators, and authors) that have been involved in this strange and inextricable form of symbiosis in Paesaggio Urbano since many years, it is a long-awaited goal that describes the level of responsibility of our Editor as a response of the loyalty and commitment lavished by everyone. We all believe it is time to radically change many roles of the enterprise, professions and of public administration. We all feel that this change is ongoing and that it must be faced being careful not to disperse the good things achieved during these difficult years on the one hand, and without fearing to make some choices on the other. Decisions must be taken with awareness and Paesaggio Urbano feels that the role that a grown architecture and urban magazine is set up by the way of evaluating a project.

Paesaggio Urbano / Urban Design aims to be a way to open a depth and conscious confrontation with the most important urban transformations, which are worldwide ongoing. This first number takes off from Hamburg, Germany and then it will be the turn of France, China... The aim is to get more in touch with the processes, even through a critical lens, which is different from the traditional one, because our magazine has never been distant from the international debate and wants to be pervaded by integrated approaches and multidisciplinary knowledge.

A final consideration pertains to this Italian year. A year that belongs to History and to which we dedicate our cover: Palazzo Carignano in Turin, Subalpine Parliament first, and the first Parliament of United Italy afterwards. For Paesaggio Urbano this has more than one meaning. It means that we know where we come from and that architecture and most European cities are probably the most powerful to express a way of sharing, a sense of belonging and of identity (not exclusive but inclusive) of a social and physical space, to quote Giancarlo De Carlo.

It means that we know that History is important and that its facts and plots draw the documents in front of us. Palazzo Carignano is a fine example, in time and space, even for what has happened in the last twenty five years.

6 Paesaggio Urbano / Urban Design  
Marcello Balzani

8 **Biro on tracing paper. Francesco Tei desecrator of architecture**  
Giovanni Corbellini

REUSE  
12 **Revealing the denied history**  
Marcello Balzani

STREET FURNITURE  
20 **The stones of Florence**  
Antonello Boschi

PROJECT  
28 **Nature and territory-oriented spac**  
Cristina Vannucci

SUSTAINABILITY  
42 **House along the Morella stream**  
edited by Luca Rossato

SOCIAL HOUSING  
48 **Sweet homes upon the hill**  
Lorenzo Capobianco

ACCESSIBILITY  
50 **The body regains the public space**  
Antonio Borgogni, Erika Vannini

56 **URBAN DESIGN**  
HafenCity Hamburg  
Gianluca Frediani

TECHNOLOGIES AND PRODUCTION  
80 **Silicap Biohome a product by CAP**

84 **Energy and the City**  
Alessandro Seravalli, Stefano Torelli

88 **A technological parking in Milan**  
92 **The lighting of the Brescia Est Parl**  
95 **LumiVille and InLight Expo 2011**

I DOSSIER | IQU AWARD  
edited by Alessandro Costa

II Sixth edition of the IQU  
Innovation and Urban Quality Award





# Il ritorno del corpo nello spazio urbano

## The body regains the public space

Antonio Borgogni  
Erika Vannini

Il corpo e le sue possibilità espressive sono indicatori della qualità di vita urbana ed hanno un ruolo, ancora misconosciuto, nella progettazione

The body and its expressions are indicators of the quality in urban life; moreover, their role in town planning has been underestimated

---

Essaouira, Marocco,  
Osservare (in alto),  
Jesi, Panchina storta  
(in basso a sinistra) e  
Barcellona, Porta disegnata  
sul muro (a destra)  
*Essaouira, Morocco,  
Observing (above),  
Jesi, Italy, A wonky bench  
(below on the left) and  
Barcelona, Spain, Goal drawn  
in the wall (on the right)*

L'ipotesi che formuliamo in questo articolo, centrale nello sviluppo di una ricerca comparativa in svolgimento a livello europeo, è che il corpo, e più in particolare le pratiche corporee e sportive, costituiscano un indicatore decisivo della qualità della vita urbana e un fattore indebitamente trascurato dalla progettazione urbanistica. Il corpo di cui parliamo è quello del gesto quotidiano, che si coordina per salire gradini o marciapiedi, che gioca, che va in bicicletta, sui pattini, attraversa strade, siede, stringe mani, e pratica sport.

Per convalidare la nostra ipotesi, tenendo la barra dritta sugli sviluppi contemporanei di questa relazione, presentati nella seconda parte, abbiamo bisogno di rivolgere il nostro sguardo al passato.

### Da Vitruvio all'adozione del metro

Il corpo ha sempre avuto una forte presenza nella storia dell'Architettura e dell'Urbanistica. Fin dall'antichità è stato usato come unità di misura nella progettazione degli edifici. Fu Vitruvio, nel primo secolo avanti Cristo a disegnare un primo modello basato sulle proporzioni del corpo. Nel terzo libro del "De Architectura", Vitruvio riporta i suoi studi sulle proporzioni del corpo umano i cui canoni vennero dopo molti secoli ripresi e codificati

nel leonardiano "uomo vitruviano". Nel corso del Rinascimento, la riscoperta del lavoro di Vitruvio ebbe una profonda influenza su architetti, scultori e pittori. Niccoli, Brunelleschi, Leon Battista Alberti trovarono negli studi vitruviani il loro "razionale" per elevare a livello scientifico una disciplina ancora artigianale. Fino a quel momento il corpo era stato fondamentale in Architettura: mani, piedi, braccia avevano costituito l'unità di misura per la progettazione definendo la relazione tra corpo e spazio. Durante la Rivoluzione Francese, il metro, frazione del meridiano terrestre, iniziò ad essere adottato come misura obiettiva. Questa scelta progressiva implicava una separazione tra corpo e spazio. Il corpo rappresentò sempre meno la misura per i progetti architettonici.

### L'igiene urbana

Successivamente, la rilevanza del corpo nella progettazione urbanistica può essere messa in luce nei vari piani di riorganizzazione urbana iniziati nel XVIII secolo. Vari autori fanno risalire alla metà del XIX secolo la nascita di una vera disciplina urbanistica. In particolare, secondo Calabi (2004), in quel primo periodo (1850-1914), l'urbanistica si delinea come <<una reazione operativa ai "mali" della città>><sup>1</sup>, che



The hypothesis of the article is that the body in everyday movements and the leisure and sport practices is a disregarded indicator for town planning. Since the ancient times, the body proportions were the measures used in planning buildings. Vitruvius designed the first model based on body proportions. Renaissance architects found in his "De Architectura" their rationale for raising their branch of knowledge to a scientific discipline sealing the relation between body and space. Later, the adoption of the meter as an objective measurement progressively opened the gap between body and space. The body was no longer the measure of architectural project. Nonetheless the body, in a disregarded way, remained crucial in town planning issues. The main example can be found in the several plans of rehabilitation, started in the 18th century, which aimed principally at improving hygiene. Mumford (1961) excellently describes

the climate of that period affirming that bringing clean air and water and sunlight back to the city were, at that time, the main aims of good town planning. According to Mumford, the cult of cleanliness was later accentuated by the scientific discoveries of the 19<sup>th</sup> century: until that moment, Cartesian dualism dominated and the body totally separated from the mind, was not the subject of a systematic, health related care. Nevertheless, new discoveries and theories put together physiological and psychological processes and the care of the body became a sort of moral and aesthetic discipline. This period was coincident with the first phase (1860-1945) described by Jan La Camus (1984). In this phase he suggested the parallelism between body and mind as the organizer concept of studies and practices regarding the body, thus taking the dualism theory some steps forward; the body in this phase was considered as fit (*adroit*), ready to defend the country,

and the first concept of psychomotricity appeared. Our synthetic review of the relationship between body and town planning cannot be complete without mentioning Le Corbusier, whose approaches were strictly linked to the body at least for two reasons: his so marvelous hygienic *Esprit Nouveau*, as once more Mumford stated, so attentive to draw the urban utopia (Jacob, 1961) using green areas as the true connective tissue of the city, and the *Modulor*, based on the proportion of the human body. The cars, status symbol of the new affluent society, started to dominate the urban scene till the seventies. Starting from that period, new environmentalist sensibilities grew up and were transformed in policies in some European leading countries. On the frame of improving urban liveability, one of the issue was about to think new way of mobility, green and urban spaces. Starting from the seventies, in fact, new theories in

planning went hand in hand with the traditional ones in Europe. Radical changes in the mentality of planners came about following the introduction of citizen participation in the process. One of the first important examples came from Germany's *Urbanes Wohnen* (Urban Living). At the same time new concepts in planning public spaces were asserting themselves: traffic calming spread over Europe. All these measures focused attention on greater expression of the body in the urban context and the involvement of citizenship in urban rehabilitation which also included residential roads. At present, examples of the new concept of Shared Space can be seen in Germany and the Netherlands. The active city approach, which is not yet well defined, could be an answer to several issues related to the town planning and to the services and functions organization. Till now several approaches tried to give their answers to the

problem of urban liveability. From the healthy point of view the city must produce policies aimed at reducing pollution having a multi-task approach; one of the tasks is to reduce the impact of the mobility by private cars. The active city vision could gather those approaches making an original synthesis going further along the path of zero emission policies and offering an integrate network of opportunity for body expression: from mobility to playgrounds, from health policies to the offer of organized indoor and outdoor activities, from communicative and educative campaigns to involvement of citizens. In this sense, the frame could include approaches centred on walking and cycling (Walk21, Cities for Cyclists among the others) thus lowering the threshold of the accessibility of the context. The active city can thus represent a network transforming many scattered fragments of urban space into an active sport pattern.

appare sempre più insalubre e insicura anche a causa della crescita notevole del numero degli abitanti che rende sempre più inadeguata la preesistente struttura urbanistica medievale. Il tema del verde pubblico entra a far parte strutturale della progettazione urbanistica. Mumford (1961) ricorda come portare luce, aria e acqua pulite nel tessuto urbano fosse il principale obiettivo dei pianificatori e come la concezione del corpo, dominata dal dualismo cartesiano, non ne avesse consentito, concettualmente, una cura sistematica fino alle scoperte di Pasteur, Lister e all'opera di Nightingale nel XIX secolo. Questo è al contempo il periodo (1860-1945) in cui uno studioso del corpo come Le Camus (1984) pone la prima fase della sua ricostruzione della storia della psicomotricità, il cui termine nasce proprio in quegli anni. È sempre tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo che si affermano in Germania i Volkspark e la pratica del nudismo. Si pone invece all'inizio del XX secolo lo sviluppo del Metodo Naturale da parte di Hebert.

Amsterdam, Biciclette alla stazione ferroviaria (nella pagina a fianco)  
*Amsterdam, Bicycles at the railway station (on the previous page)*

Parigi, Campi di Marte, Playground (in basso a sinistra) e Marrakech, Marocco, Camminare piano (a destra)  
*Paris, Champ de Mars, Playgrounds (on the left) and Marrakech, Morocco, Walking slowly (on the right)*

### Le Corbusier

La nostra breve ricostruzione, giunta al secolo scorso, si imbatte inesorabilmente nella teoria lecorbusiana per almeno due ragioni; la prima, come ricorda

ancora Mumford (1961), riguarda "l'*Esprit Nouveau* di Le Corbusier, "così meravigliosamente igienico"<sup>2</sup>, la seconda riguarda la strutturazione del *Modulor*. La riflessione sulla città industriale, stimolata dall'influenza di Howard e di altri padri fondatori dell'urbanistica, porta Le Corbusier a strutturare una visione antropologico-politica, il "perseguimento di un'utopia sociale"<sup>3</sup> piuttosto che una semplice pianificazione dell'ambiente fisico, come rammenta Jacobs (1961). Una visione tesa a progettare per l'uomo nuovo, basata sul principio che una nuova società avrebbe avuto bisogno di migliori condizioni di vivibilità. Il verde pubblico diviene il vero elemento connettivo della città. Le Corbusier ridefinisce il canone della lettura e della misura della città. Il conflitto pedone-auto viene risolto attraverso una rigida separazione dei percorsi, facilitante e protettiva per il corpo secondo le intenzioni dell'autore, segregante e parte di un eccesso di sistematizzazione e regolazione deprivante, a detta dei critici, di senso il camminare e le pratiche corporee, così difficilmente racchiudibili in schemi e spazi definiti. Il *Modulor*, pubblicato nel 1948, basato sulle proporzioni del corpo umano, sulla successione di Fibonacci e sulla sezione aurea, riprende la tradizione rinascimentale e viene descritto da Le Corbusier come un complesso di



armoniose misure che si adattano alla scala umana, universalmente applicabili all'architettura e alle macchine. Il *Modulor* venne ampiamente criticato per varie e fondate ragioni tra cui le difficoltà dell'applicazione e la mancanza del rispetto delle misure del corpo femminile. Ciò indusse Le Corbusier a proporre il *Modulor2* pochi anni più tardi (1955); rimane tuttavia un tentativo cruciale di ridefinire una relazione privilegiata tra corpo e progettazione.

### Il paradigma della sostenibilità

Dagli anni '70, dopo un lungo periodo di totale asservimento all'uso del mezzo privato, dal punto di vista politico, produttivo, della mobilità e della vivibilità urbane, timidamente, il corpo, in modo ancora non culturalmente chiaro, inizia a riaffacciarsi sulla scena. Protagonista nelle più avanzate progettazioni europee degli anni '80 è il tema della moderazione del traffico collegato con la progettazione partecipata degli spazi. L'individuazione di zone "30", ovvero la predisposizione di sistemi per ridurre la velocità delle auto a 30 km/h accompagnate da relativa segnaletica, le vie residenziali, i sistemi di rallentamento del traffico motorizzato, le piste ciclabili, la cura dei percorsi pedonali, l'avanzare della sensibilità verso l'accessibilità, iniziano a far parte della pianificazione urbanistica di molte città del centro e nord Europa facendo sentire le proprie influenze anche in alcune avanzate esperienze italiane. Più recentemente, l'approccio "Vision zero", teso ad annullare il numero delle vittime di incidenti stradali a partire dai pedoni ha ripreso ed attualizzato quelle misure. L'ultimo approccio alla progettazione urbanistica che vede il corpo come protagonista è quello degli "Shared spaces" riuscita sperimentazione, finanziata da fondi europei, riguardante la condivisione degli spazi pubblici e di mobilità tra pedoni, automobilisti, ciclisti e la quasi totale eliminazione della segnaletica. Rilevante appare anche, nell'approccio sostenibile alla progettazione urbanistica, l'importanza data alle "relazioni" che, per quanto riguarda la riorganizzazione fisica delle aree urbane, significa pensare alle città come articolazione di "corridoi ecologici", *greenways* o *greenstructures* (Farinella 2008). Tale riflessione emerge in numerosi progetti di riqualificazione urbana in corso nelle città europee o nel dibattito sul futuro delle aree metropolitane del post Kyoto (Farinella 2009). Così

come l'igiene dominò le mentalità di architetti e urbanisti in passato, il concetto organizzatore della pianificazione urbanistica, così come della progettazione architettonica, è ormai divenuto la sostenibilità.

### La città attiva: un mosaico corporeo e sportivo

Ognuno dei più recenti approcci descritti pone il corpo come utilizzatore dello spazio pubblico. Si affermano, tuttavia, almeno due visioni che ne valorizzano intenzionalmente il protagonismo: la "slim city" e la "active city". La prima, promossa dall'International Obesity Task Force, formula un approccio alla progettazione integrata dei servizi pubblici essenzialmente centrata sulla lotta alla sedentarietà per prevenire l'obesità. È una visione importante che riteniamo tuttavia riduttiva, centrata su un'ottica sanitaria. L'altra, non ancora strutturata come visione integrata, intende, nella nostra ottica interpretativa, promuovere reti di opportunità per il movimento e lo sport, ovvero valorizzare le opportunità di movimento da molteplici punti di vista: infrastrutturale, dei servizi di mobilità, educativo, sociale, informativo, sportivo. Facilitare queste pratiche in città risponde ad una serie di criteri e di visioni: nella logica dell'impianto di prossimità, il giardino, la piazza, la strada, il campo da bocce o da tennis, lo spazio in cui un intelligente e puntuale sguardo amministrativo consente ai giovani di sviluppare positive appropriazioni informali, divengono opportunità raggiungibili a piedi o in bicicletta, ciò a dire facendo sport, nell'andare a fare sport. Riteniamo che, in questo senso, la città attiva risponda alla definizione di sport del Consiglio d'Europa: <<qualsiasi forma di attività fisica che, mediante una partecipazione organizzata o meno, abbia come obiettivo il miglioramento delle condizioni fisiche e psichiche, lo sviluppo delle relazioni sociali o il conseguimento di risultati nel corso di competizioni a tutti i livelli>><sup>4</sup>.

*I marciapiedi sono il più importante impianto sportivo urbano*<sup>5</sup>, ci dicono gli scandinavi e una città in cui i comportamenti sono quelli definiti dal Consiglio d'Europa è camminabile, ciclabile, giocabile, percorribile, calpestabile, accessibile, contiene impianti la cui gestione è attenta alla sostenibilità, fruibili da tutti. Gli impianti, pur importanti, divengono una delle opportunità della rete che li connette e che consente di fare sport andando in palestra, a scuola, all'università, al lavoro.

Una rete che fa divenire mosaico corporeo e sportivo frammenti sparsi sul territorio. È una visione di futuro che guarda al passato ("Getting Communities back on their Feet" è il tema della conferenza 2010 della rete Walk 21) con strumenti nuovi e progettualità necessariamente integrate. Per il nostro paese tale scelta comporterebbe una rivoluzione nelle epistemologie di approccio alla città nel suo complesso, non solo alla pianificazione urbanistica. Tale rivoluzione potrebbe essere simile a quella causata dalla legislazione sull'accessibilità (d.P.R. 503/96) rivolta, lo si ricorda, a "chiunque" e che potrebbe trovare, nella stessa, sia elementi normativi di sostegno per una parte delle realizzazioni infrastrutturali che indirizzi per la filosofia di approccio, complessa e prestazionale, che ben si adatta all'idea di rete di opportunità cui tende la città attiva.

Immagini di A. Borgogni e E. Vannini

#### Antonio Borgogni

Ricercatore, Facoltà di Scienze Motorie,  
Dipartimento di Scienze Motorie e della Salute,  
Università di Cassino · Assistant Professor in Ferrara  
Faculty of Sport Sciences, Department of Health and Sport  
Sciences, University of Cassino  
a.borgogni@unicas.it

#### Erika Vannini

Pedagogista in Ferrara · Educationist in Ferrara  
erika.vannini@yahoo.it

Istanbul, Bambini che slittano  
sulla neve (a sinistra)  
e Isole Åland, Girello  
alla fermata del bus (a destra)  
*Istanbul, Children sliding  
on the snow (on the left) and  
Åland Islands (Ahvenmaa),  
Wheeled walker – rollator –  
at the bus stop (on the right)*

#### Note

- 1\_ D. CALABI, (2004), p. XXI
- 2\_ L. MUMFORD, (1961), p. 591
- 3\_ J. JACOBS, (1961), p. 20
- 4\_ AA.VV., *Libro bianco sullo sport*, Commissione delle Comunità Europee, p. 2 nota
- 5\_ K. SUOMI, relazione tenuta nell'ambito del seminario "Trasformazioni dello sport e innovazione istituzionale: il libro bianco UE", Università di Cassino, Cassino, 31 marzo 2008

#### Bibliografia

- \_ AA.VV., *Libro bianco sullo sport*, Commissione delle Comunità Europee, COM (2007) 391 def.
- \_ A. BORGOGNI, *Storie di città e di zucchini rubati*, in "Infanzia", n. 8, 1997
- \_ D. CALABI, *Storia dell'urbanistica europea*, Bruno Mondadori Editore, Milano, 2004
- \_ D.P.R. 503 del 24/7/1996, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"
- \_ R. FARINELLA, *Salvaguardare le acque, riqualificare le città. Riflessioni ed esperienze*, in R. FARINELLA, M. RONCONI, *Territorio, fiumi, città. Esperienze di riqualificazione in Italia*, Maggioli Editore, 2008, pp.13-58
- \_ R. FARINELLA, *Le Grand Paris. Invenzione di una metropoli in cerca di governo*, in "Paesaggio urbano", n. 4, 2009
- \_ B. GANDINO, D. MANUETTI, *La città possibile*, RED Edizioni, Como, 1998
- \_ J. JACOBS, *The Death and Life of Great American Cities* (1961), *Vita e morte nelle grandi città americane*, trad. it G. SCATTONE, Edizioni di Comunità, Torino, 2000
- \_ J. LE CAMUS, *Pratiques Psychomotrices, Mardaga*, Bruxelles, 1984
- \_ L. MUMFORD, *The City in History* (1961), *La città nella storia*, trad. it. E. CAPRIOLO, Bompiani, Milano, 2002
- \_ K. SUOMI, *Liikunnan yhteisuunnittelumetodi*, Jyväskylä University Printing House, 1998
- \_ F. TENTORI, *Vita e opere di Le Corbusier*, Laterza, Bari, 2007
- \_ M. VITRUVIO POLLIONE, *De Architectura, Cesare Cesariano Vitruvio De Architectura*, trad. C. Cesariano, edizione (a cura di) A. ROVETTA, Vita e Pensiero, Milano, 2002

#### Sitografia

- \_ *International Obesity Task Force* – [www.iotf.org](http://www.iotf.org)
- \_ *Move 2009 Congress* – [www.move2009.org/index.php/media/presentations](http://www.move2009.org/index.php/media/presentations)
- \_ *Shared spaces* – [www.sharedspace.eu](http://www.sharedspace.eu)
- \_ *Vision zero* – [www.visionzero.org](http://www.visionzero.org)
- \_ *Walk21* – [www.walk21.com](http://www.walk21.com)

La data dell'ultimo accesso alle URL citate è il 10 dicembre 2010.

