Paolo Moscogiuri e “La città fragile”



Sabato 15 febbraio 2014 a Pomezia, presso il centro culturale Spazio Durango, **Paolo Moscogiuri** ha presentato il suo libro: “**LA CITTÁ FRAGILE**“. All’evento, che ha riscosso un **grande successo** di pubblico, hanno partecipato il sindaco **Fabio Fucci** e una nutrita rappresentanza dell’**Amministrazione** Comunale.

Partendo dalla domanda “Come restituire dignità alla città e ai suoi cittadini?” Paolo Moscogiuri, architetto che vede la sua professione più legata alla **sociologia** che alla tecnica, ha dato vita ad un’interessante presentazione in cui ha illustrato la sua ricerca sulle **nuove metodologie urbanistiche** ed architettoniche per l’attuazione di **regole** di progettazione **attente** ad ogni categoria di persona, affinché gli interventi su una città non siano solo di tipo tecnico ma capaci di trasformare la stessa in una **città vivibile per tutti**.



Un progetto possibile se si pone al centro delle progettazioni la conoscenza “del materiale umano”, a cui le opere sono destinate e **potenziando il legame fra cittadino e città,** con particolare attenzione a fattori come età, sesso, grado di mobilità ed in particolar modo alla cosiddetta Utenza Debole.

I fattori che rendono una città fragile sono molteplici, strettamente connessi tra loro, ed hanno una matrice comune nella crescita edilizia incontrollata, spesso votata alla speculazione, con Piani Regolatori poco incentrati sul controllo del territorio e con la perdita di ogni motivazione del potere politico nel creare consenso anche attraverso

l’abbellimento della città.

Una conseguenza diretta a questo boom edilizio è il capovolgimento del concetto di strada, che da “area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli” (art. 2 del Codice della Strada) è diventata ormai ad **uso esclusivo delle automobili,** a totale discapito delle categorie più deboli.

Un altro elemento che incide negativamente è la **trasformazione dell’organizzazione familiare in funzione del lavoro**, che ha portato il decadimento della città italiana da luogo relazionale ad agglomerato di spazi di transito e dormitorio. Un decadimento accelerato dalla crisi economica, che ha inciso sulla qualità della vita delle famiglie, non solo dal punto di vista economico, ma anche sullo sviluppo psico-sociale del bambino, che spesso vede ridotto il tempo che almeno un genitore può dedicargli, per vivere gran parte della sua giornata a scuola, dai nonni o in casa, riducendo così il tempo per poter frequentare quegli spazi cittadini più idonei alle relazioni e al gioco.

La città viene quindi abbandonata dal cittadino e **gli spazi relazionali si trasformano in spazi di transito e parcheggio**, creando impedimento alla mobilità autonoma ai pedoni e in particolare alle categorie più fragili, come i bambini, gli anziani e alle persone con disabilità.

È **fragile una città che fa perdere**, non ponendo in essere interventi e soluzioni che garantiscono un’adeguata mobilità, **l’accesso autonomo ai luoghi ai disabili**. Impedendo la mobilità ai disabili si impedisce loro una vita autonoma e dignitosa, infatti, **un disabile non è fragile** se gli vengono messi a disposizione i mezzi per muoversi liberamente, **ma è la città, con le sue carenze, a renderlo tale**.

Gli esempi possono essere tantissimi, dai marciapiedi stretti, con pali della luce, alberi, cartelli pubblicitari piantati

nel mezzo, automobili parcheggiate sulle strisce pedonali, occupazione impropria dei parcheggi destinati ai disabili, cassonetti posizionati sui marciapiedi, griglie dei tombini posizionate nel senso del camminamento, barriere architettoniche eliminate con incompetenza, rampe realizzate da un lato della strada ma non dall'altra, spesso con pendenze pericolose, piastrelle del codice Loges per non vedenti posizionate al ciglio del marciapiede e tantissimi altri esempi **che tutti i giorni rendono le città italiane**, a differenza di quelle del nord Europa, **invivibili ed ingestibili**.

Migliorare è possibile partendo da una conoscenza approfondita del comportamento del cittadino nella città intesa non come semplice spazio architettonico, ma come spazio esistenziale. Lo spazio architettonico deve essere in funzione di quello esistenziale e prima di prendere decisioni urbanistiche ed infrastrutturali occorre tener conto del "contenuto umano" delle città. **Le moderne impostazioni urbanistiche oggi offrono soluzioni** già sperimentate in tanti paesi del nord Europa da almeno un ventennio: dalle **isole ambientali, alla moderazione del traffico, al car sharing, al car pooling, all'intermodalità, alla ciclabilità**, ecc.

Per ottenere risultati occorre una **sinergia tra amministrazioni locali e cittadini**, perché oltre all'eliminazione fisica delle barriere attuabile con le leggi, è necessaria **un'eliminazione delle barriere culturali** per attuare una riqualificazione degli spazi pubblici di una città e trasformarli da semplici luoghi di transito a veri e propri spazi relazionali.