

Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU - Società Italiana degli Urbanisti  
**DOWNSCALING, RIGHTSIZING. Contrazione demografica e riorganizzazione spaziale**  
Torino, 17-18 giugno 2021

# RIGENERAZIONE DELLO SPAZIO URBANO E TRASFORMAZIONE SOCIALE

A cura di  
Nadia Caruso, Gabriele Pasqui, Carla Tedesco, Ianira Vassallo

**Società italiana  
degli urbanisti** **SIU**



PLANUM PUBLISHER | [www.planum.net](http://www.planum.net)

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

ISBN: 978-88-99237-32-5

DOI: 10.53143/PLM.C.521

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati  
con licenza Creative Commons, Attribuzione -  
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0  
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021

Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |

Planum Publisher | Roma-Milano

# 05 RIGENERAZIONE DELLO SPAZIO URBANO E TRASFORMAZIONE SOCIALE

A cura di  
Nadia Caruso, Gabriele Pasqui, Carla Tedesco, Ianira Vassallo

**Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU**

**Società Italiana degli Urbanisti**

**DOWNSCALING, RIGHTSIZING.**

**ContraZIONE demografica e riorganizzazione spaziale**

**Torino, 17-18 giugno 2021**

**Responsabile scientifico**

Claudia Cassatella

**Comitato scientifico, Giunta Esecutiva della Società Italiana degli Urbanisti 2018-2020 e 2020-2021**

Maurizio Tira (Presidente), Maurizio Carta, Claudia Cassatella, Giovanni Caudo, Paolo La Greca, Giovanni Laino, Laura Lieto, Anna Marson, Maria Valeria Mininni, Stefano Munarin, Gabriele Pasqui, Camilla Perrone, Marco Ranzato, Michelangelo Russo, Corrado Zoppi

**Comitato locale, Dipartimento Interateneo di Scienze, Politiche e Progetto del Territorio del Politecnico e Università di Torino**

Cristina Bianchetti, Grazia Brunetta, Ombretta Caldarice, Nadia Caruso, Federica Corrado, Giancarlo Cotella, Antonio di Campi, Carolina Giaimo, Umberto Janin Rivolin, Fabrizio Paone, Elena Pede, Angelo Sampieri, Loris Servillo, Luca Staricco, Maurizio Tiepolo, Ianira Vassallo, Angioletta Voghera

**Progetto grafico**

Federica Bonavero

**Redazione Planum Publisher**

Cecilia Maria Saibene (Coordinamento), Teresa di Muccio, Laura Infante, Marco Norcaro

Il volume presenta i contenuti della Sessione 05, "Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale"  
Chair: Gabriele Pasqui (Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - DASTU)  
Carla Tedesco (Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Culture del progetto - DCP)  
Co-Chair: Nadia Caruso, Ianira Vassallo (Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio - DIST)

Ogni paper può essere citato come parte di Caruso N., Pasqui G., Tedesco C., Vassallo I. (a cura di, 2021), *Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale. Atti della XXIII Conferenza Nazionale SIU DOWNSCALING, RIGHTSIZING. ContraZIONE demografica e riorganizzazione spaziale, Torino, 17-18 giugno 2021*, vol. 05, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano 2021.

# INDICE

- 7 **Rigenerazione dello spazio urbano e trasformazione sociale. Introduzione** · Nadia Caruso, Gabriele Pasqui, Carla Tedesco, Ianira Vassallo

## Marginalità urbana e questione abitativa

- 10 **Homes from home: prototypes for “humans” stepping stones. Architettura per l’ospitalità a Brescia** · Barbara Badiani, Barbara Angi, Alberto Soci, Luis Victor Jimenez Campos
- 17 **Palermo città-merce? Un’analisi tra processi globali e specificità del capoluogo siciliano** · Giancarlo Gallitano
- 26 **Cooperativismo immobiliare per la rigenerazione urbana di solidale: una esperienza di ricerca-azione a Catania** · Carla Barbanti, Lucia Buscimese Fagone, Elisa Privitera, Laura Sajia
- 35 **Trasformazione urbana e disuguaglianze sociali: il significativo caso delle politiche abitative in Marocco** · Maria Rita Gisotti, Elena Tarsi
- 41 **La sfida urbana della longevità: la ricerca-intervento Anziani&Città** · Elena Dorato, Laura Abruzzese, Romeo Farinella
- 48 **Le pratiche socialmente innovative come nuova forma di rigenerazione urbana tailor-made: Il Caso del Progetto ‘AlloggiAMI’ in Mirafiori Sud (Torino)** · Francesca Bragaglia, Chiara Lucchini
- 54 **L’abitare temporaneo in processi di rigenerazione urbana** · Ida Giulia Presta
- 60 **Verso le città age-friendly: strumenti e azioni per una riqualificazione urbana multigenerazionale nell’area metropolitana milanese** · Fulvia Pinto, Mina Akhavan

## Piani, norme e progetti

- 66 **Scala intermedia / abitare in prossimità. Note su due ambiti di lavoro necessari** · Antonella Bruzzese
- 71 **La nuova Legge lombarda sulla Rigenerazione Urbana: opportunità e limiti per le tecniche pianificatorie nel caso di Pavia** · Roberto De Lotto, Augusto Allegrini, Caterina Pietra, Elisabetta M. Venco
- 76 **Dinamiche di trasformazione urbana e retoriche di crisi: il caso di Brescia** · Andrea Ghirardi, Barbara Badiani
- 83 **Open Port. Il porto come spazio della città per il rilancio del territorio: proposte per un approccio strategico all’area portuale di Porto San Giorgio (FM)** · Gianluigi Mondaini, Maddalena Ferretti, Maria Giada Di Baldassarre, Caterina Rigo
- 93 **Effetto città: relazioni tra città medie e centralità** · Antonio Bocca
- 99 **Criteri e metodi per la rigenerazione urbana diffusa del tessuto residenziale consolidato** · Silvia Rossetti, Paolo Ventura, Gloria Pellicelli, Michele Zazzi
- 107 **Contrazioni latenti: il caso di Milano. Forme e processi progettuali di una città in trasformazione** · Giulia Setti
- 113 **Rigenerazione urbana nelle aree interne: note a margine di un’esperienza in corso** · Nadja Beretic, Cristian Cannao, Alessandra Casu, Giuseppe Onni
- 123 **Ripensare le aree produttive: dai distretti industriali alle reti innovative** · Alessandro Bove, Pasqualino Boschetto, Michelangelo Savino

- 129 **La valorizzazione della rete del commercio locale come dispositivo di rigenerazione urbana. Prospettive, strumenti e indirizzi operativi** · Viviana di Martino
- 135 **Territori della nuova produzione. La corona metropolitana di Torino** · Eloy Llevat Soy, Luis Martin

## Pratiche, attori, politiche

- 145 **Piccoli eventi per innescare processi di rigenerazione urbana** · Ettore Donadoni, Martina Parma
- 152 **Q.Piave. Pratiche di condivisione e rigenerazione del patrimonio urbano e dello spazio pubblico nell'area metropolitana veneziana. Note per una biografia** · Claudia Faraone, Giovanna Muzzi
- 159 **Dinamiche di innovazione nelle politiche regionali di rigenerazione urbana: un'analisi multi-livello delle esperienze del Piemonte e della Puglia** · Angela Barbanente, Nadia Caruso, Laura Grassini, Elena Pedè
- 167 **Conflitti spaziali e desiderio mimetico** · Emanuel Muroi
- 172 **Funzionari pubblici come agenti di rigenerazione urbana. Prospettive di lavoro a partire dall'esperienza di CM di Milano** · Mario Paris
- 179 **La scuola: uno spazio pubblico strategico per ridisegnare la città** · Federica Patti
- 188 **Zagabria, azioni di rigenerazione spaziali e sociali** · Nicola Petaccia, Ivica Covic
- 196 **Matera tra la straordinarietà del 2019 e l'ordinarietà del 2020: l'evento come input di rigenerazione dello spazio urbano?** · Antonella Santoro
- 205 **Per una ristrutturazione sociale dello spazio pubblico. Comunità senza radici e città di relazioni** · Maddalena Rossi, Iacopo Zetti

# Verso le città age-friendly: strumenti e azioni per una riqualificazione urbana multigenerazionale nell'area metropolitana milanese

**Fulvia Pinto**

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: [fulvia.pinto@polimi.it](mailto:fulvia.pinto@polimi.it)

**Mina Akhavan**

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: [mina.akhavan@polimi.it](mailto:mina.akhavan@polimi.it)

## Abstract

Le città del futuro saranno soprattutto popolate da anziani e, di conseguenza, bisognerà adeguare le attuali strutture urbane in tempi brevi. Entro il 2030 un miliardo di persone avrà almeno 65 anni; entro il 2050 quasi due terzi della popolazione mondiale risiederà in aree urbane. Secondo un rapporto del McGraw Hill Financial Global Institute è necessario pensare in modo innovativo a come creare “città a misura di anziano”. Lo studio analizza da una parte il fenomeno demografico e le sue ricadute sul tessuto urbano e dall'altra la struttura urbana con un'attenzione particolare alle aree in cui esiste una maggiore concentrazione di anziani, partendo dal presupposto che una città capace di farsi carico dei bisogni degli anziani, è in grado di definire comunità e pari opportunità per tutti. Vengono analizzate le politiche, gli strumenti e le azioni sul territorio che dovrebbero fornire le indicazioni e gli orientamenti strategici per far fronte al fenomeno demografico, con particolare riferimento all'area metropolitana di Milano. La pianificazione urbana ha un ruolo chiave nel garantire uno sviluppo multigenerazionale delle città, in quanto influisce su diverse dimensioni della vita cittadina attraverso una vasta gamma di politiche e interventi. La rigenerazione può essere considerata una politica strategica urbana, efficace nell'integrare le problematiche ambientali con gli standard sociali ed economici, quindi in grado di creare una città più attraente, coesa ed economicamente dinamica. Un approccio multigenerazionale concorre a garantire una migliore qualità della vita in ambito urbano.

**Parole chiave:** riqualificazione urbana, anziani, Milano

## 1 | Un approccio multigenerazionale alla pianificazione

La nostra società sta invecchiando: i paesi europei, più di altri, stanno vivendo un notevole invecchiamento della popolazione, non compensato da una crescita delle nascite. Le proiezioni di Eurostat calcolano che la percentuale di cittadini dell'Unione Europea di età superiore ai 65 anni aumenterà dal 18% nel 2013 al 28% nel 2060. L'Italia, in particolare, è il paese europeo più vecchio con il 22,8% della popolazione con più di 65 anni. D'altro canto, la fascia più giovane della società (al di sotto dei 14 anni) rappresenta solo il 14% della popolazione italiana. Nonostante l'Europa sia in media circa cinque anni avanti rispetto alla curva di invecchiamento degli Stati Uniti, anche negli Stati Uniti, circa il 20% della popolazione supererà i 65 anni entro il 2030.

Tali trasformazioni determineranno un forte impatto non solo sul sistema sociale, ma anche sul sistema fisico in cui vive la maggior parte della popolazione: le città. Le città sono progettate prevalentemente per categorie specifiche di popolazione: persone in età lavorativa in piena capacità fisica e mentale, che hanno bisogno, in primo luogo, di residenze facilmente accessibili in auto e dotate dei servizi necessari per una vita confortevole. Dal punto di vista fisico, spesso, viene prestata una scarsa attenzione all'accessibilità pedonale ai servizi locali, la qual cosa ha un impatto negativo sulla qualità della vita delle fasce più deboli della popolazione, in particolar modo i bambini e gli anziani.

Le trasformazioni demografiche e la conseguente modifica dei bisogni richiedono un nuovo approccio per ripensare le modalità in cui le città devono essere pianificate.

Il dibattito contemporaneo sulla pianificazione multigenerazionale delle città tende ad affrontare la questione con riferimento quasi esclusivo all'accessibilità dello spazio fisico, non tenendo conto che per

ottenere una buona qualità di vita, non è sufficiente avere una buona accessibilità ad infrastrutture e servizi, bensì risulta di fondamentale importanza la valorizzazione dell'ambiente sociale.

Risulta evidente che la problematica della pianificazione urbana multigenerazionale sollecita un approccio integrato che includa contestualmente politiche economiche, sociali, ambientali e spaziali e che favorisca la partecipazione di fasce di popolazione differenti (Andriola e Muccitelli 2017).

Una migliore accessibilità non solo rassicura e offre il supporto necessario a coloro che subiscono le barriere architettoniche, ma garantisce anche vantaggi sociali ed economici a lungo termine per la città. L'accessibilità fisica può essere definita in termini di valutazione, all'interno di un'area geografica specifica, di situazioni che prevedono, da una parte, l'offerta di opportunità e servizi e, dall'altra, la possibilità effettiva di fruirne. Allo stesso modo, viene valutata la capacità di un sistema di trasporto di assicurare velocità, frequenza e sicurezza delle connessioni tra luoghi diversi del territorio. L'accessibilità, che per definizione esprime la misura della facilità di raggiungere qualcosa, deve essere analizzata non solo in termini di accesso allo spazio, ma anche in termini di accesso alle sue risorse.

Secondo Kevin Lynch (1990), l'accessibilità è uno dei requisiti principali attraverso cui è possibile valutare le prestazioni di una città, costituisce una delle caratteristiche sostanziali dello spazio pubblico e, per tale motivo, deve essere considerata soprattutto come un elemento di relazione tra i diversi luoghi della città. In quest'ottica, associare il concetto di accessibilità soltanto all'idea di eliminazione delle barriere architettoniche risulta estremamente riduttivo. L'accessibilità può essere considerata come risultante di 5 dimensioni (Boffi, 2012):

- dimensione geografico-territoriale, in cui viene misurata la distanza fisica tra utenti e servizi e le caratteristiche spaziali delle attività;
- dimensione ingegneristico-infrastrutturale, in cui l'infrastruttura di trasporto rappresenta il criterio prevalente dell'accessibilità;
- dimensione sociologica, che esamina l'accessibilità in base alle esigenze, focalizzando l'attenzione sugli aspetti percettivi, piuttosto che funzionali;
- dimensione temporale, che considera il tempo come misura di riferimento;
- dimensione economica, che valuta l'accessibilità in relazione ai costi necessari per gli spostamenti.

La mobilità degli anziani, in particolare l'interrelazione tra l'accessibilità dell'ambiente urbano e la vita sociale di questa fascia della popolazione, è stata studiata diffusamente. Via via che la mobilità diminuisce con l'età, la vita sociale degli anziani risulta strettamente connessa all'accessibilità del loro ambiente. Sicuramente la dimensione infrastrutturale rappresenta un indicatore di accessibilità, in particolare in termini di accesso ai servizi e alle strutture locali per le attività sociali (Banister e Bowling, 2004), ma è fondamentale fare riferimento alle altre dimensioni succitate.

## **2 | Piano urbano di Milano per la mobilità sostenibile**

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione introdotto dalla normativa italiana per “soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione, assicurare la riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e del traffico stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto privata e la moderazione del traffico, l'aumento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane” (art. 22, L. 340/2000).

Il PUMS introduce un cambio di prospettiva nell'affrontare il tema della pianificazione della mobilità, in quanto focalizza l'attenzione sulla gestione della domanda, ponendo al centro le persone e la sostenibilità del sistema della mobilità, con l'obiettivo di limitare gli impatti sull'ambiente in maniera integrata. Inoltre, il piano definisce una visione multisettoriale, anche attraverso il coinvolgimento delle parti interessate all'interno del territorio di riferimento. Nel gennaio 2019, il Consiglio metropolitano della Città Metropolitana di Milano ha approvato le “Linee guida per la formazione dei PUMS della Città Metropolitana di Milano”, il cui obiettivo riguarda una revisione del sistema della mobilità dell'intera area metropolitana, nei successivi 10 anni.

Tale documento, attraverso una visione sistemica, propone il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, mediante azioni finalizzate a incrementare l'efficienza e l'efficacia del sistema della mobilità e la sua integrazione con la struttura urbana e socio-economica.

Il PUMS di Milano è coerente, oltre che con gli obiettivi nazionali, anche con le linee guida europee che si basano sui seguenti principi:

- approccio partecipativo e integrato;
- impegno verso la sostenibilità;
- visione chiara, obiettivi e traguardi misurabili;



– esame dei costi e dei benefici del trasporto.

Tra le politiche adottate rientra il potenziamento dell’offerta del trasporto pubblico urbano, in quanto un trasporto pubblico efficiente assicura l’equità sociale e garantisce l’autonomia negli spostamenti per le persone che non vogliono o non possono utilizzare il mezzo privato. Da un utilizzo diffuso del trasporto pubblico deriva una maggiore qualità urbana: più spazi a disposizione per i pedoni ed i ciclisti, meno traffico, meno incidenti, meno smog. Il PUMS della città di Milano propone diverse azioni che contribuiscono alla creazione di una città sicura, senza barriere ed accessibile a tutti. In questo contesto si inserisce anche l’elaborazione del Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), che prevede l’offerta di applicazioni tecnologiche capaci di fornire informazioni sulle condizioni di accessibilità dei percorsi stradali, oltre ad interventi specifici per le aree di interscambio del trasporto pubblico.

Con riferimento agli obiettivi specifici relativi alle 4 macro-categorie “mobilità sostenibile”, “equità, sicurezza e inclusione sociale”, “qualità ambientale” e “innovazione ed efficienza economica”, il PUMS di Milano predispose le proprie linee strategiche rispetto a 4 macro-ambiti tematici di approfondimento che riguardano non soltanto la scala cittadina (“accessibilità urbana con modo pubblico”, “spazio urbano come bene comune” e “governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci”), ma anche la scala più ampia di “Milano città metropolitana”.

“Rendere accessibile e raggiungibile la città in ogni parte da tutti” è tra gli obiettivi principali del PUMS. L’applicazione del principio dell’accessibilità urbana consente di contenere e di ridurre fino ad annullare gli ostacoli, le fonti di pericolo e le situazioni di affaticamento e di disagio non soltanto per le persone diversamente abili, ma per tutte, in particolar modo per quelle che a causa dell’età avanzata e quindi per limitazioni fisiche o sensoriali, vedono compromessa la capacità di circolazione autonoma.

In accordo con quanto indicato nel II Piano d’azione della Commissione Europea per le Pari opportunità per le persone con disabilità è fondamentale sostenere il diritto di tutti a muoversi nello spazio urbano, con particolare attenzione all’utenza debole, bambini, anziani, disabili. L’insieme degli elementi che concorrono ad assicurare questo principio, sono alla base del diritto di muoversi a piedi, in bicicletta oppure utilizzando mezzi di trasporto motorizzati, pubblici e privati.

In tale logica deve essere assicurata l’accessibilità a qualsiasi mezzo di trasporto collettivo, con lo sviluppo di soluzioni tecniche tali da semplificarne l’utilizzo anche a chi ha problemi di deambulazione, sia negli spazi di fermata, sia a bordo dei mezzi.

L’Amministrazione di Milano ritiene prioritarie le azioni finalizzate all’eliminazione delle barriere architettoniche e percettive nell’ambito degli spazi pubblici, sviluppando le soluzioni progettuali, anche grazie al confronto con associazioni di portatori d’interesse, con la consulta per la disabilità e intervenendo con risorse e appalti specifici. L’accessibilità deve essere migliorata assicurando la continuità e la qualità dei percorsi pedonali, con la progressiva eliminazione delle barriere fisiche e degli ostacoli di natura ambientale e con la messa in sicurezza delle aree d’intersezione tra percorsi pedonali e percorsi veicolari.

È importante tener presente che strumenti di pianificazione così complessi, sotto l’egida della sostenibilità, richiedono studi qualitativi e analisi delle politiche molto approfonditi per misurare e valutare la loro efficacia in termini di miglioramento della mobilità per gli anziani (Akhavan e Pinto, 2018).

### 3 | Conclusioni

Il fenomeno dell’invecchiamento della popolazione evidenzia la necessità di affrontare numerose e complesse sfide, compresa la mobilità, che include una serie di problemi correlati, che hanno significative conseguenze fisiche, mentali e sociali sul benessere di questo gruppo vulnerabile della popolazione. Dalla letteratura emerge che un basso livello di mobilità è generalmente connesso a una scarsa qualità della vita, in particolare tra gli anziani (Pinto e Sufineyestani 2018).

“Adattarsi all’invecchiamento della popolazione urbana - scrive il Washington Post - richiede un cambio radicale di mentalità da parte di politici e innovatori”.

L’urbanizzazione e il crescente invecchiamento della popolazione porteranno a plasmare le metropoli di tutto il mondo sui bisogni della fascia più rappresentativa della popolazione.

L’accessibilità (fisica e sociale) e l’inclusione sono questioni prioritarie per la città: è di fondamentale importanza che le amministrazioni introducano questi temi nelle proprie politiche e azioni di attuazione a tutti i livelli. Una città è accessibile quando permette al maggior numero di persone con diverse abilità di spostarsi nel modo più indipendente e sicuro possibile tra spazi e attrezzature ad uso collettivo, tra luoghi di residenza e luoghi in cui si svolgono le attività quotidiane. Risulta, dunque, necessario progettare spazi urbani e attrezzature utilizzabili, confortevoli, sicure e piacevoli (a vista, udito, tatto, olfatto); spazi non specificamente dedicati alle persone con disabilità, ma nei quali tutti possono sentirsi inclusi. Negli

interventi di riqualificazione dei territori urbani esistenti, l'accessibilità deve essere un elemento indispensabile, una componente fondamentale del significato più ampio di sostenibilità.

Le amministrazioni locali devono garantire una città che sa occuparsi dei bisogni dei cittadini, creando comunità e pari opportunità per tutti. L'amministrazione deve assumere la *governance* delle politiche territoriali, attraverso azioni caratterizzate da flessibilità e integrazione tra servizi sociali e socio-sanitari, tra servizi residenziali e servizi di trasporto locale.

Risulta di fondamentale importanza raccogliere i dati sul sociale (censimento sociale), per creare un sistema informativo informatizzato, un insieme integrato di metodi, strumenti, procedure e tecniche per la selezione, la raccolta, l'archiviazione, l'elaborazione e la distribuzione di informazioni nell'area del sociale. È necessaria una mappatura continuamente aggiornata dei bisogni e delle risorse sociali a partire dai quartieri per migliorare la capacità di intervento e ottimizzare la spesa sociale.

Realizzare spazi di coesione significa creare sicurezza, pianificare spazi pubblici vissuti, centri anziani, parchi giochi, con presidi educativi per adolescenti significa creare sicurezza sociale. La questione della sicurezza richiede un approccio integrato: politiche di welfare e di comunità, lavoro educativo-sociale di strada e, contestualmente, interventi finalizzati a garantire un maggior controllo del territorio.

È importante consolidare la collaborazione con le realtà associative che coinvolgono gli anziani in forme di cittadinanza attiva, di promozione culturale della città, di progetti per il tempo libero, di volontariato solidale. Le caratteristiche demografiche della città impongono infatti di curare e incoraggiare tutte quelle iniziative che hanno come obiettivo la promozione di attività culturali, motorie, formative in grado di valorizzare le curiosità e le competenze che molti anziani possiedono. Anche i centri e i circoli anziani sono luoghi essenziali e vanno valorizzati e resi accessibili a tutti.

Rendere le città accessibili a tutti non è isolabile in un intervento, richiede strategie per integrare discipline diverse. È necessario definire le migliori pratiche per progettare una "città a misura di tutti". L'accessibilità non è un'opzione, bisogna renderla indiscutibile in ogni progetto, come la mobilità, l'ecologia, il risparmio energetico (L. B. Buti 2016). È fondamentale sviluppare programmi pluriennali per promuovere l'integrazione tra le azioni, gli strumenti, le strategie e le politiche per raggiungere una visione della città accessibile a tutti.

### **Attribuzioni**

Mina Akhavan ha redatto il paragrafo 1, Fulvia Pinto ha redatto i paragrafi 2 e 3.

### **Riferimenti bibliografici**

- Akhavan M., Pinto F. (2018), Promoting Urban Mobility for an Ageing Society. Exploring Policies and Initiatives in the European Context, in *Urbanistica Informazioni* n. 278, special issue, marzo – aprile 2018.
- Andriola V., Muccitelli S. (2017), Framing a multigenerational approach to planning. The Italian context, in *GU – Generazione Urbana* (ed) *Planning for all generations*, *Urbanistica tre*, online journal of urban design and planning, n. 14, september-dicember 2017.
- Banister, D. and Bowling, A. (2004), "Quality of Life for the Elderly: The Transport Dimension". *Transport Policy* 11(2), pp. 105-15.
- Barzaghi, A. (2003), *Gratosoglio. Vicende storiche di Gratum Solium dalle origini al 2000*, Marna.
- Boffi M. (2012). *Metodo e misurazione dell'accessibilità urbana*, in: Castrignanò M., Colleoni M., Pronello C., *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.
- Bandini Buti L. (2016), *Io c'ero: Riflessioni di chi ha vissuto gli anni d'oro del design e dell'ergonomia italiani*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Conforti, C., (1982), *Il Gallaratese di Aymonino e Rossi. 1967/1972*, Officina, Roma.
- Crippa, M. A.; Sironi, A. (2009), *Niguarda un ospedale per l'uomo del nuovo millennio*. Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo (MI).
- Eltis (2015). *Milan's plan for sustainable, efficient and innovative mobility (Italy)*. Retrieved from: <http://www.eltis.org/discover/case-studies/milans-plan-sustainable-efficient-and-innovative-mobility-italy>.
- Grandi, M.; Pracchi, A. (2011), *Milano: Guida all'Architettura Moderna*, Lampi di Stampa, Milano.
- ISTAT. Retrieved from: <http://www4.istat.it/en/>.
- Lynch K. (1990), *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, Etaslibri, Milano.
- Pinto F., Sufineyestani M. (2018), "Key characteristics of an age-friendly neighbourhood", in *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Special Issue.
- Rossi I. (a cura di, 2017), *Verso città accessibili. Miglioramento del funzionamento urbano*, INU Edizioni.

### **Riconoscimenti**

Il contributo si basa sul progetto di ricerca “MOBILAGE”. Fondazione Cariplo (Grant n. 2017-0942) ha sostenuto questo lavoro.

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN: 978-88-99237-32-5  
DOI: 10.53143/PLM.C.521

Volume pubblicato digitalmente nel mese di aprile 2021

