

essere attuato, alla Sesto che conosciamo verrà a giustapporsi una non-città monoclasse arroccata in grattacieli-fortilizio. A dispetto degli slogan sulla leggerezza e sulla trasparenza, il progetto di Renzo Piano per le aree ex Falck esprime una paura del suolo assai indicativa. La possiamo definire *sindrome di Blade Runner*.

Il controllo e la gestione pubblica del progetto

Ai rilievi critici sul progetto di Renzo Piano si aggiungono interrogativi sul ruolo della Pubblica amministrazione. Li sintetizzo in tre punti:

- la contrattazione tra pubblico e privato, quantunque condotta dagli amministratori locali con grande dedizione e passione civica, rischia di essere appiattita su necessità e richieste contingenti, e comunque impostate sulla vecchia logica degli standard;
- è evidente la mancata messa a problema della rilevanza dell'area e delle sue potenzialità sui due versanti, urbano e metropolitano;
- una volta approvato il progetto, il vasto comparto interessato dalla trasformazione verrà sicuramente frazionato con la rivendita di ciascuna parte a un diverso operatore. Ciò porrà dei problemi in ordine alla realizzazione unitaria e contestuale dell'insieme. Vi è il forte rischio che il controllo sui tempi e il rispetto di quanto concordato con la proprietà e sfugga di mano all'amministrazione comunale.

Iniziativa accademica didattica di rilevante interesse

Il Progetto Europeo "RANKERS" (RANKing for European Road Safety)

*Responsabile dell'U.O. per l'Università degli Studi di Brescia: Prof. Maurizio TIRA
Tel. 030.3711304 email: tira@ing.unibs.it*

Il progetto RANKERS (RANKing for European Road Safety) è un progetto di ricerca finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del Sesto Programma Quadro, ideato per acquisire nuove idee e conoscenze dalla ricerca e dagli studi sull'interazione tra infrastrutture stradali e gli utenti della strada e veicoli, al fine di identificare buone pratiche e prevedere il loro livello di sicurezza.

Questo progetto (2005-2008) mira a creare nuove linee guida per la sicurezza delle infrastrutture stradali per promuovere una mobilità sostenibile e più sicura. Ciò viene affrontato attraverso l'analisi sulla sicurezza delle infrastrutture e attraverso lo studio dei fattori umani, cioè dei comportamenti degli utenti della strada.

Uno degli obiettivi del Progetto RANKERS è quello di aggiungere alle tradizionali misure di sicurezza passive, insieme con la conoscenza delle cause degli scenari di incidente, una significativa mitigazione del rischio, legando la conoscenza approfondita degli eventi alle soluzioni.

In particolare, l'obiettivo è stato sviluppare questo metodo attraverso uno strumento basato sul web, l'e-Book, dove raccomandazioni ben note dallo stato dell'arte sono a disposizione degli utenti attraverso un'interfaccia elettronica.

L'U.O dell'Università degli Studi di Brescia, coordinata dal Prof. Maurizio Tira, ha sviluppato la struttura per i casi di incidenti che coinvolgono pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati a due ruote. Gli scenari di incidente sono raccolti in un database, ordinato attraverso alcune

caratteristiche degli incidenti, che corrispondono ad alcuni campi del database statistico degli incidenti (ISTAT): localizzazione dell'incidente (strada urbana, extraurbana, autostrada), tipo di intersezione, tipo di incidente, utenti coinvolti (o più esposti a rischio di incidente), circostanze particolari di incidente, età del pedone, conseguenze dell'incidente.

Oltre questi campi, gli scenari sono raggruppati anche per altre specificità, come problemi di visibilità o particolari problemi riguardanti il comportamento del conducente, o del pedone (cosiddette Relevant questions). In questo modo è possibile scegliere una combinazione di caratteristiche ed essere indirizzato ad una lista di potenziali scenari di incidente che possono avvenire in particolari situazioni precedentemente scelte.

Tali domande consentono di aggiungere informazioni anche a coloro i quali, pur non avendo a disposizione i verbali di polizia (dato molto difficile da acquisire nel nostro paese, causa la tutela della privacy e l'iter giudiziario di molti eventi incidentali).

Inoltre, per ogni scenario sono associate alcune contromisure e delle fonti bibliografiche e normative.

Lo strumento è stato sviluppato attraverso un sistema web che può essere usato da tecnici ed amministrazioni locali al fine di trovare quali potenziali incidenti possono avvenire in specifiche situazioni e identificare le relative contromisure.

È ben presente agli autori la necessità in ogni caso di contestualizzare l'analisi e l'intervento: non può esistere decisione sulla contromisura che non parta dall'analisi in situ e dalla contestualizzazione nell'ambiente stradale e urbano dato. Non ultima anche la considerazione dei costi della misura deve entrare nella valutazione del tecnico, non essendo sempre possibile realizzare la misura "ideale".

L'e-Book è stato e sarà ancora soggetto a sperimentazione con il coinvolgimento di autorità competenti in progettazione e manutenzione stradale. I primi esempi sembrano aver dato risultati positivi.

Il Progetto “Accessibilità Infrastrutturale e Architettonica nei principali siti fieristici europei”.

Responsabili della ricerca:

*Prof. Giovanna FOSSA, Politecnico di Milano
Arch. Michèle Pezzagno, Università degli Studi di Brescia*

Ente finanziatore: EMECA (European Major Exhibition Centre Association)

Nell’Anno europeo delle pari opportunità per tutti” (2007) e su commissione di EMECA (European Major Exhibition Centres Association) è stata eseguita una ricerca per approfondire il tema dell’accessibilità ai principali quartieri fieristici inquadrando il tema in modo ampio nello studio dell’accessibilità ai siti.

Il lavoro è stato indirizzato alla definizione e taratura di una metodologia per conoscere, valutare e migliorare l’accessibilità dal contesto territoriale ed urbano dei centri fieristici non solo come strutture produttive ma soprattutto come luoghi, spazi collettivi della città anche in relazione alle esigenze del visitatore debole: l’accessibilità, usualmente vista nelle fiere solo come fattore di localizzazione per obiettivi di competitività, assume una connotazione di “sostenibilità dello sviluppo” in rapporto agli utenti deboli.

Attraverso i casi studio si è focalizzata l’attenzione sull’analisi dello stato dell’arte dell’accessibilità ai principali siti fieristici della rete EMECA e sono state individuate delle linee guida per una migliore accessibilità attraverso un approccio multiscale che tenesse conto sia della mobilità in relazione al movimento fisico degli utenti che come percezione psicologica dello spazio.

L’azione COST C19 “Proactive Crisis Management of Urban Infrastructure”)

*Responsabile dell’U.O. per l’Università degli Studi di Brescia: Prof. Maurizio TIRA
Tel. 030.3711304 - email: tira@ing.unibs.it*

Il COST è un ente internazionale europeo che dal 1971 opera nell’ambito della pianificazione della città e del territorio attraverso il supporto, la cooperazione e l’interazione tra ricercatori europei. Esso vede la partecipazione di 34 Stati membri più la cooperazione di Israele.

Nell’ambito dell’azione COST C19 “Proactive crisis management of urban infrastructure”, iniziata nel 2004 e terminata nel febbraio 2008, il COST ha inteso valutare la vulnerabilità ai rischi naturali delle infrastrutture a rete. Le infrastrutture a rete (lifelines) sono altamente vulnerabili ai terremoti, ai conflitti politici, al terrorismo, alle inondazioni e ad altri disastri di origine naturale e sociale. Il danneggiamento di alcune di esse comporterebbe un maggiore impatto in termini di vite umane e di perdite economiche. Lo studio della loro vulnerabilità sta quindi acquisendo sempre più rilevanza e urgenza. La presenza capillare di tali reti su tutto il territorio a garanzia dell’erogazione dei diversi tipi di servizio a scala nazionale, regionale e locale rende di estremo interesse il tema dei danni che esse potrebbero subire in seguito a fenomeni calamitosi. Proprio la capillarità e la vastità della loro diffusione, insieme all’interconnessione delle diverse reti, enfatizzano il problema della loro analisi che si presenta estremamente complessa.

Importante è stata la valenza internazionale della ricerca affrontata che permette, oltre ad uno scambio di conoscenze relativo a realtà territoriali spesso molto diverse, anche l’inizio di una collaborazione e di un dialogo fra Stati diversi. E’ evidente infatti che per una maggiore efficacia nella risoluzione di un problema diffuso come quello della vulnerabilità in particolare delle infrastrutture, bisogna valutare il problema con una visione di ampio respiro. L’intento del

COST C19 è stato quello di integrare i risultati di ogni Stato membro in una cornice di riferimento più ampia. Il primo importantissimo passo in questo senso è stata la ricerca di un linguaggio comune, cioè di una terminologia scientifica che non crei incomprensioni o ambiguità. Già dai primi incontri è emerso come a volte le stesse parole abbiano significato diverso al variare delle lingue e del contesto di lavoro, oppure come, viceversa, parole diverse esprimano in realtà il medesimo concetto. Uniformato il linguaggio si può creare quella sinergia indispensabile per la collaborazione verso l’obiettivo comune. Il passo successivo è consistito in uno scambio di metodologie di analisi già conosciute e applicate o ancora in via propositiva e sperimentale, oltre allo scambio di diverse esperienze e approfondimenti relativi a episodi e casi studi realmente avvenuti, di rilevanza in termini di vite umane e impatto economico variabile. Infatti le infrastrutture a rete sono sistemi i cui componenti sono altamente correlati fra loro, nonché fortemente integrati in sistemi territoriali e urbani assai più ampi, e che rendono quindi difficile da un lato la specializzazione della ricerca e la delimitazione di confini tra ciò che si deve investigare e ciò che si può trascurare, e dall’altro la sintesi di osservazioni frammentarie e diversificate dovute alla molteplicità di caratteristiche e di tipologia per le infrastrutture.

Il lavoro dell’Azione COST C19 è terminato con la pubblicazione di un volume, nel febbraio 2008, contenente quindi:

- una analisi delle caratteristiche delle varie infrastrutture a rete;
- una sezione dedicata alle teorie e metodologie di analisi della loro vulnerabilità, seguite da vari casi studio scelti all’interno dei Paesi coinvolti nell’azione;
- una sezione relativa alla pianificazione e ai processi decisionali relativi;
- una parte conclusiva che mette in evidenza le lacune e i futuri indirizzi di ricerca più opportuni.