ISSN 1120-3552

Arredo&Città

PROGETTARE LA STRADA
UN MANUALE DI ARREDO URBANO
PER LA CITTÀ DI WESTMINSTER

SENTINELLE IN COLONNA
LE COLONNINE NEGLI SPAZI URBANI

IL MUSEO ITALIANO DELLA GHISA AD EUROPOLIS

MONOGRAFIA 8
LE COLONNINE

ARREDO&CITTÀ - ANNO 5 N° 2 LUGLIO-DICEMBRE 1992
SEMESTRALE, SPED. IN ABB. POST. GR. IV/70
CASELLA POSTALE 1242 - 40100 BOLOGNA

LA 850 in pressofusione di alluminio

LA 860 in pressofusione di ottone

SOTTO IL SEGNO DELLA SICUREZZA

LE NOSTRE LANTERNE LA850 E LA860 SONO LANTERNE SPECIALI: HANNO LA FORMA DELLA TRADIZIONE MA UN CORPO ED UN CUORE FATTI CON UNA TECNOLOGIA CHE MIRA ALLA SICUREZZA TOTALE. PER QUESTO L'IMQ HA CONCESSO L'USO DEL SUO MARCHIO CHE ATTESTA LA CONFORMITÀ DEL NOSTRO PRODOTTO ALLE NORME CEI.

SORGENTE LUMINOSA:
HG A.P. 50 W - 80 W - 125 W - 250 W CL. I E CL. II
NA A.P. 70 W - 100 W - 150 W CL. I E CL. II

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

DOMENICO NERI srl - S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - ITALY - TEL. 0547/56068 - TELEFAX 0547/54074

Arredo&Città

INDICE

STEFANO MARCHEGIANI
PROGETTARE LA STRADA A WESTMINSTER
UN MANUALE DI ARREDO URBANO
GUIDA L'INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE
DELLO SPAZIO PUBBLICO PER ANTONOMASIA
PAG. 2

SENTINELLE IN COLONNA
SI RINNOVA LA FUNZIONE DELLA COLONNINA
A TUTELA DEGLI SPAZI URBANI
PAG. 15

IL MUSEO ITALIANO DELLA GHISA
AD EUROPOLIS
PAG. 36

ARREDO & CITTÀ - ANNO 5 N° 2 LUGLIO-DICEMBRE 1992
AUTORIZZAZIONE DEL TRIBUNALE DI BOLOGNA N° 5552 DEL 3 FEBBRAIO 1988
EDIZIONI ARREDO & CITTÀ S.A.S.
VIA DE' CHIARI 1 - 40124 BOLOGNA

REDAZIONE: CASELLA POSTALE 1242 - 40100 BOLOGNA
DIRETTORE RESPONSABILE: FRANCO ZAGARI
COORDINAMENTO GRAFICO: OFFICINA IMMAGINE BOLOGNA
STAMPA: RAMBERTI ARTI GRAFICHE RIMINI

È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DEI TESTI E DELLE IMMAGINI
SENZA SPECIFICA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DELL'EDITORE

PRINTED IN ITALY

Finito di stampare dalla Ramberti Arti Grafiche Rimini
il 29 Ottobre 1992

Progettare la strada:

A Westminster un manuale di arredo urbano guida l'intervento di riqualificazione dello spazio pubblico per antonomasia

Stefano Marchegiani

Abbiamo più volte riflettuto da queste pagine, circa la particolare condizione in cui versano le città europee in questi anni, rilevando come esse si trovino ad affrontare problemi connessi a un nuovo concetto di modernizzazione, più legato all'esistenza di attrezzature e servizi collettivi e alla qualità dello spazio inedificato, che agli interventi su grande scala caratterizzanti piuttosto la fase del loro sviluppo quantitativo.

Ogni qualvolta consideriamo le modalità con cui operare il miglioramento dello spazio, sentiamo inevitabilmente l'esigenza di principi che informino, motivino le nostre scelte onde evitare il pericolo dell'arbitrarietà, dell'invenzione soggettiva ed estemporanea.

Il tentativo di fondare requisiti del progetto su un'attenta conoscenza della struttura, della forma e della storia della città, è una caratteristica metodologica ormai consolidata per chi opera in questo difficile campo, tanto più necessaria ora che appaiono i limiti di quell'ideologia neo-tecnicista che ha prodotto parti di città assolutamente indifferenziate, scollegate da un'idea di luogo, di tipicità, di singolarità.

Tale approccio scientifico alla conoscenza dell'ambiente costruito, alla decifrazione delle sue caratteristiche architettoniche e tecnologiche, ha creato strumenti di pianificazione e di controllo delle trasformazioni della città molto più efficaci che in passato, in quanto più circostanziati e approfonditi; basti pensare alle articolazioni e agli sviluppi dell'ultima generazione di piani particolareggiati, ai piani di recupero, ai piani del colore, ai prontuari del restauro e così via.

Assai più raro imbattersi in manuali che affrontino il tema dell'arredo urbano, superando la dimensione dell'abaco degli elementi, semplice raccolta di prodotti industriali più o meno consigliabili per un determinato contesto.

Da questo punto di vista, l'esperienza offerta dal manuale per l'arredo delle strade, elaborato dal City Council della città di Westminster, ci sembra costituire un'utile occasione di approfondimento e un interessante spunto per future sperimentazioni. Com'è noto, il quartiere metropolitano di Londra, la City di Westminster, ha un tessuto urbano ed edilizio di straordinaria qualità: oltre il 75% delle strade della City si trovano in aree conservative con oltre 12.000 edifici catalogati.

Il centro attira visitatori, «shoppers» e lavoratori di un'ampia area che provocano un intenso uso delle strade.

Tutto ciò comporta la necessità di un gran numero di attrezzature quali cestini, panchine, telefoni, pensiline, cassette postali, segnali etc, che se non attentamente disegnate e collocate, unitamente ai lampioni, alle protezioni per alberi e alle strutture essenziali per i commercianti, potrebbero facilmente degenerare in confusione e inquinamento visivo.

È il Dipartimento della pianificazione e dei trasporti del City Council a detenere la maggior parte dei poteri e delle responsabilità riguardo la pianificazione urbanistica, la sicurezza e la pulizia della proprietà pubblica di Westminster. Avendo tra i suoi compiti istituzionali quello di mantenere e migliorare l'ambiente della City, il Council si propone di raggiungere gli standards praticabili più alti nella selezione, installazione e manutenzione del suo arredo stradale, cercando di ottenere un ambiente urbano di buon valore corrispondente al denaro pagato dai contribuenti.

A tale riguardo, i documenti statutari che dirigono e controllano lo sviluppo a Westminster, contengono delle raccomandazioni per l'arredo delle strade, partendo dal presupposto che il design e la dislocazione dell'arredo stradale siano determinanti per la qualità dell'ambiente e debbano essere strettamente controllati.

Infatti, è significativo notare leggendo gli articoli del District Plan, che nel fissare i propositi della futura azione politica, si enuncino tra i punti più importanti, i requisiti che dovrà possedere l'arredo stradale: esso dovrà essere «bello» e non «ostruttivo», capace di armonizzarsi con lo scenario stradale e dislocato in modo tale da rendere minimo l'inquinamento visivo, in grado di consentire un transito sicuro per persone con difficoltà sensorie e motorie.

In particolare, nelle aree di conservazione, si dovrà assicurare un design tradizionale compatibile con le caratteristiche dei luoghi, preservando in ogni caso l'arredo stradale di pregio e le altre strutture storiche. È evidente, che tali assunti definiscono una griglia operativa abbastanza stretta per le aree di conservazione, mentre lasciano maggiori possibilità al progetto delle zone a carattere misto o di recente impianto.

L'esigenza di indicare in un vero e proprio manuale, gli approcci progettuali da tenere nei vari contesti della città, e la scelta degli elementi d'arredo attraverso l'analisi critica degli oggetti che attualmente circondano gli edifici della City, ha come scopo principale l'istruzione di tutti gli operatori affinchè si realizzino soluzioni d'arredo attrattive, funzionali e con bassi costi di manutenzione.

Ma, per meglio entrare nello spirito del manuale di Westminster, è interessante sottolineare quella dichiarazione d'intenti presente nelle pagine introduttive. Innanzitutto si precisa cos'è da intendersi per «arredo urbano»: il concetto di arredo urbano non può esaurirsi in quelle gamme di oggetti «complete e coordinate» pubblicizzate dai produttori, ma comprende tutti gli elementi del paesaggio fatti dall'uomo, compresa la verniciatura delle facciate edilizie e le pavimentazioni usate nel rivestire le strade e gli spazi pubblici aperti. In secondo luogo, si contesta il principio funzionalista che ha voluto nascondere gli elementi d'arredo alla attenzione pubblica eliminando modelli, materiali e colori ornamentali, tradizionalmente impiegati per rendere il più attrattivi possibile gli ingombri necessari, dando così luogo a sistemazioni «prive di orgoglio civico» o a contrasti intollerabili tra stili diversi, colori e materiali utilizzati. È proprio in questo recupero di «orgoglio civico» che a nostro avviso va ricercato il senso dell'operazione intrapresa dal City Council di Westminster con il manuale di arredo urbano.

La necessità di fissare contenuti di base facilmente trasmissibili e attuabili da parte di diverse categorie di operatori, determina la struttura e la impostazione estremamente pragmatica e intellegibile del manuale.

Esso si organizza in schede scritto-grafiche che si riferiscono a vari tipi di approcci progettuali, secondo diverse situazioni urbane riconoscibili nella città.

In tal modo si definiscono per esempio, i criteri di base su cui impostare la sistemazione delle strade storiche nonchè gli elementi d'arredo specifici che sono in questo caso consentiti (balaustra decorativa con fittoni quadrati, cestino ottagonale in ghisa decorato, panchina in ghisa e legno, fittoni storici, lampioni restaurati, cabine telefoniche rosse, pavimentazione in pietra naturale con moduli tradizionali etc.).

Un differente approccio stilistico sarà consentito per le strade a caratteri misti dove ci si dovrà soprattutto preoccupare della correlazione cromatica e dimensionale tra le diverse forme. In tal caso si potranno scegliere lanterne moderne da montarsi su colonne decorate, panchine moderne, cestini cilindrici, balaustre lineari ravvivate da fittoni che rompano la monotonia, pavimentazioni in blocchi lisci di cemento secondo diversi moduli ma dai colori tradizionali neutri.

Le indicazioni possono divenire assai specifiche come nel caso dei colori da adottare per l'arredo stradale di alcune vie:

- il nero lucido in luoghi importanti e su lampioni di qualità sufficiente da meritare l'enfasi che il nero tende a conferire;
- il nero con particolari in oro, per spazi principali e centrali in cui l'arredo stradale esistente è storico, ornato o di altro interesse particolare;
- nero, blu cielo e particolari in bianco, per aree diverse da quelle sopra specificate e solo per lampioni con altri oggetti di arredo stradale neri;
- colori speciali per aree specifiche, come per esempio Chinatown, Regent Street, ponti del canale, dove potranno trovarsi lampioni neri con particolari in rosso e oro.

Questi colori sostituiranno il bronzo metallico, l'argento, il grigio e il «biddel green» dei lampioni isolati.

Gli estensori del manuale pur rendendosi conto dell'impossibilità di fissare regole dettagliate applicabili universalmente, sanno che molti spazi pubblici di Westminster hanno una disposizione e un carattere tipico, così da poter stabilire una casistica in cui far ricadere gran parte delle situazioni urbane presenti.

Il manuale comprende così diversi casi (marciapiedi dritti, di eguale larghezza, paralleli; strade strette, facciate parallele; strade larghe, facciate parallele; strade ad incrocio; congiunzioni a T; allargamento dei marciapiedi; piccole corti e vicoli; spazi per parcheggi e servizi) a cui corrispondono soluzioni - tipo tutte rivolte a stabilire un modello funzionale e un ordine visivo che sia logico e rispondente all'ossatura architettonica tridimensionale.

Un'altra parte del manuale si occupa di selezionare nel vasto repertorio di prodotti, quelli appropriati per Westminster scegliendo per le aree di conservazione, gli elementi in ghisa tradizionali del XIX e XX secolo, purchè originali restaurati, o riproduzioni fedeli dei modelli autentici. Altri paragrafi forniscono poi indicazioni e consigli per la scelta della pavimentazioni, della segnaletica, del verde.

Il repertorio iconografico del volume svolge un ruolo essenziale per la comprensione dei concetti e delle indicazioni di progetto limitando all'indispensabile lo scritto. In appendice, il manuale contiene una sorta di riepilogo dei problemi tipici e delle possibili soluzioni operabili, vere e proprie regole di comportamento cui riferirsi per ottenere uno spazio funzionale e al contempo in armonia col contesto, regole utili all'educazione del personale di tutte le organizzazioni del Council.

In conclusione, al di là di un giudizio sul valore dell'esperienza amministrativa e tecnica di Westminster, ci preme segnalare la proposta metodologica e culturale e rilevare piuttosto come essa esprima il rifiuto all'omologazione degli spazi pubblici, la necessità di rapportarne l'immagine allo spirito della città attraverso la messa in valore delle differenze e lo sviluppo dei loro caratteri distintivi, proiettando la dimensione dell'arredo urbano in quella più ampia dell'architettura della città.

STREET FURNITURE MANUAL

City of Westminster

L'importante esperienza della municipalità di Westminster che ha prodotto questo manuale di arredo urbano ci induce a sfogliarne qualche pagina per valutarne l'impatto e le reali possibilità d'uso. D'altro canto non è da sottovalutare l'occasione di incontrare il repertorio iconografico del volume che consideriamo essenziale per la più completa comprensione dei concetti e delle modalità progettuali descritte verbalmente. La campionatura delle pagine riprodotte è forzatamente limitata ma fortemente significativa.

MARCIAPIEDI DRITTI, DI UGUALE LARGHEZZA, PARALLELI.

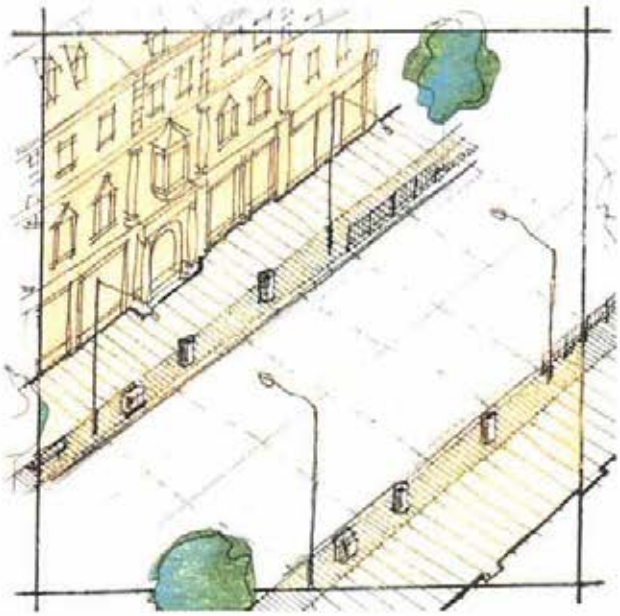


ILLUSTRAZIONE - mostra tutte le parti organizzate e allineate.

Due marciapiedi paralleli e di uguale larghezza in una strada sono la base ideale per la collocazione di pavimentazioni e arredo stradale attraenti, coordinati, sicuri e funzionali. Lo scopo deve essere quello di stabilire un modello funzionale e un ordine visivo che sia logico e che risponda alla ossatura architettonica tridimensionale.

La miglior struttura è quella di stabilire una zona di arredo urbano parallela alla sponda del marciapiede e alle facciate degli edifici definita mediante un cambiamento nella trama della pavimentazione e che sia, possibilmente, di immediata identificazione. Apparecchiature, indicatori e strutture devono essere posti solamente in tale zona in modo da permettere un chiaro e consistentemente largo passaggio non ostruito per il movimento dei pedoni. Le diverse attrezzature devono essere poste in punti in cui sono richieste e in cui l'ostruzione fisica è ridotta al minimo. Idealmente tutti gli oggetti dovrebbero essere posti lungo la strada ad intervalli regolari e rispettare l'utilizzo e l'aspetto degli edifici adiacenti. Lungo tali strade i comuni elementi si presentano meglio se allineati a coppie, dove ciò risulta pratico. Tranne che per circostanze particolari, è in ogni caso essenziale una larghezza libera minima dei marciapiedi di 1,8-2,0 metri. Perciò qualsiasi zona di arredo urbano può essere considerata pratica solo se collocata in marciapiedi larghi 3,2-3,4 metri o più visto che la larghezza massima delle attrezzature deve essere di 1 metro (cabina telefonica e occupante) e uno spazio libero di sicurezza tra l'ostruzione fisica e il passaggio dei veicoli è almeno di 450 mm.

STRADE STRETTE, FACCIATE PARALLELE
fino a un massimo di 11 metri tra le due facciate.

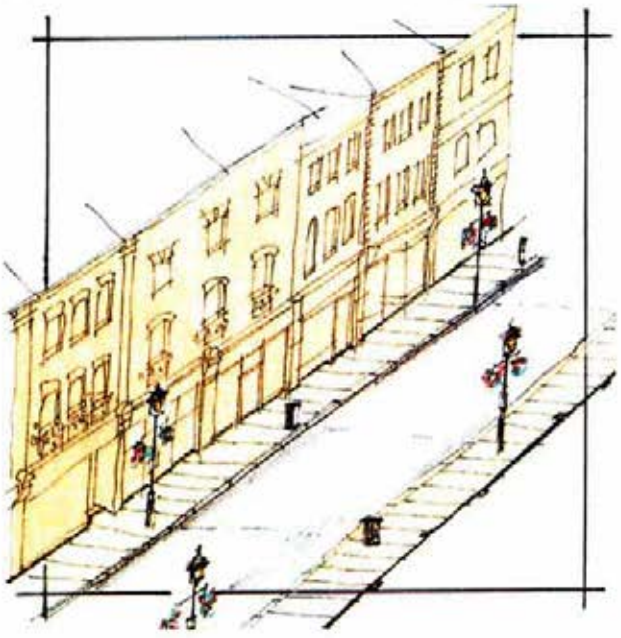


ILLUSTRAZIONE - mostra un approccio ordinato in strade normali.

Le strade del XVII, XVIII e XIX secolo sono caratterizzate da facciate opposte vicine tra loro e da stretti marciapiedi. Tali strade non sono adatte per una disposizione precisa delle zone di arredo urbano sopra descritte in quanto la larghezza dei marciapiedi è a degli standard minimi (meno di 2 metri).

STRADE LARGHE, FACCIATE PARALLELE
fino a 23 metri da facciata a facciata.

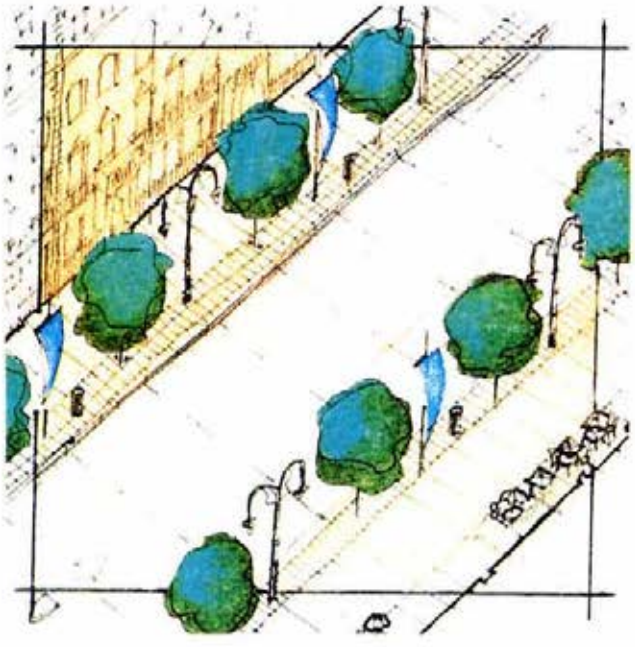


ILLUSTRAZIONE - mostra un preciso viale con zone di attività ed elementi decorativi.

Le larghe strade europee hanno una tradizione di «grandeur» associata ai boulevards parigini alberati del primo Ottocento. La creazione di zone di arredo urbano è possibile ed auspicabile in tali larghe strade ed include la creazione di file di alberi che aiutano la definizione e l'ossatura della strada. Il «Mail» è l'unica e magnificente versione a Londra di tale ideale anche se viene più accuratamente descritta come l'angolo di un parco piuttosto che come strada convenzionale. Altre importanti strade residenziali o di shopping di Westminster sono su grande scala, comprese The Strand, Regent Street, Piccadilly, Shaftesbury Avenue, Pall Mall, St. James's Street e, per una minore estensione, Oxford Street, Edgeware Road, Baker Street, ecc. I viali parigini includono anche una zona adiacente alle facciate degli edifici per tavoli e sedie all'aperto. Questo è un uso attrattivo e popolare delle larghe vie pedonali che pone speciali problemi. Il raggruppamento di tavoli e sedie, anche su ampie pavimentazioni, è meglio di piccoli gruppi isolati che interrompono il normale movimento dei pedoni.

STRADE AD INCROCIO

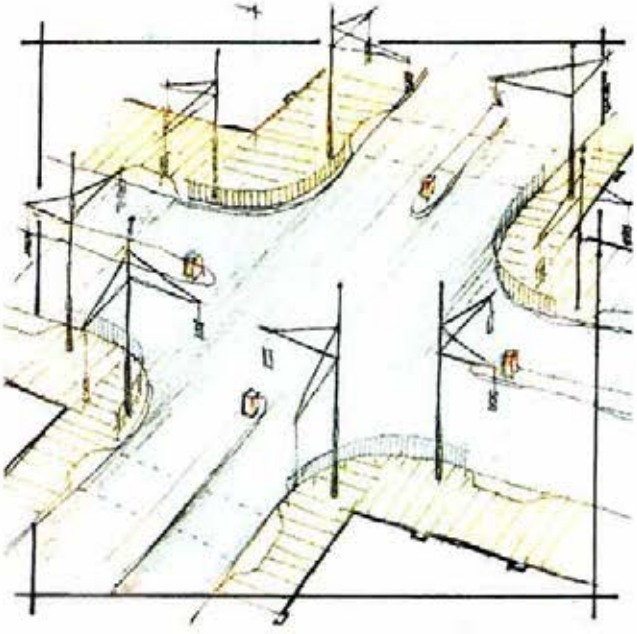


ILLUSTRAZIONE - mostra sostegni stilizzati per segnaletica, segnalazioni e illuminazione.

Il problema più complesso per la collocazione e la specificazione dell'arredo urbano si ha dove due strade si incrociano. Questo tipo di congiunzione, spesso richiede una segnaletica per veicoli e pedoni con attrezzature posizionate in base alla sicurezza e alla visibilità e strutture di incanalamento quali balaustre e altro. L'ingombro risultante può essere invadente in località sensibili ed è impossibile razionalizzarlo in accordo con i principi della simmetria. Nei maggiori incroci è possibile teoricamente fare uso di una disposizione simmetrica di sostegni multifunzionali che minimizzano l'ostruzione fisica a discapito di una invadenza della forme. Le città continentali utilizzano con successo tali sostegni ed alcuni design rappresentano soluzioni sia funzionali che attraenti.

STREET FURNITURE MANUAL

City of Westminster

CONGIUNZIONI A «T»

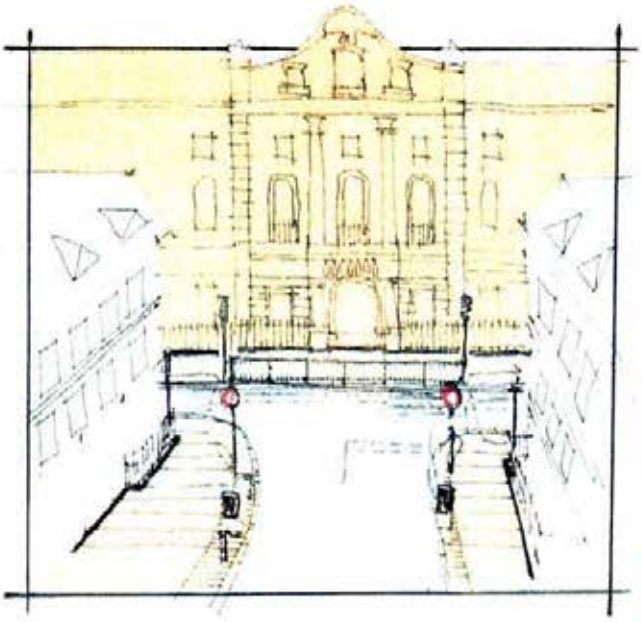


ILLUSTRAZIONE - mostra la disposizione di arredo stradale come elemento di una progettata visione generale.

Dove due strade si incontrano, un più attento studio dell'arredo stradale favorisce i pedoni costretti ad attraversare spazi dominati dai veicoli. Anche l'immagine tridimensionale cambia quando si forniscono determinati punti di riferimento e si enfatizzano i punti focali architettonici. Deve essere fatta attenzione nell'evitare una non efficiente collocazione di pali e barriere particolarmente laddove maggiore è la tendenza dei pedoni ad attraversare (p. es. nel caso di angoli) passando davanti a veicoli che voltano o che si preparano a voltare. La sicurezza dei pedoni viene normalmente protetta mediante il direzionamento o l'incanalamento degli stessi al di fuori di queste linee dirette con un arredo stradale addizionale quali balaustre o abbassamenti dei marciapiedi attentamente posizionati.

ALLARGAMENTO DEI MARCIAPIEDI

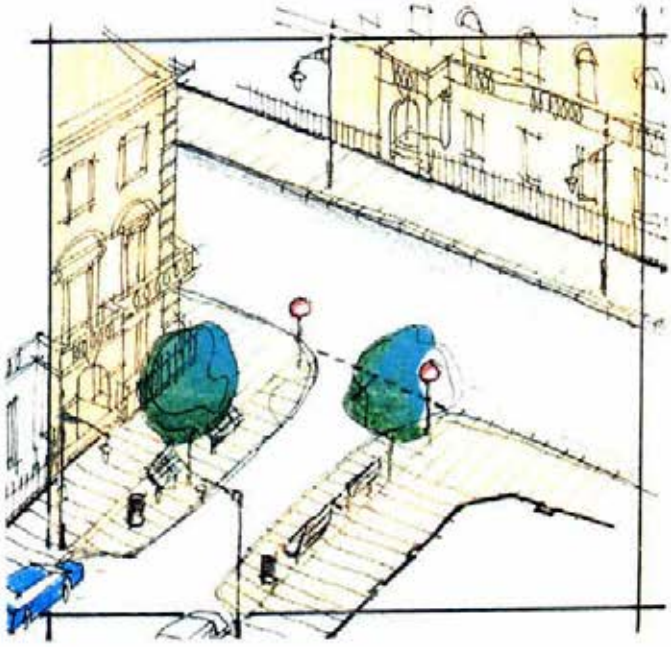
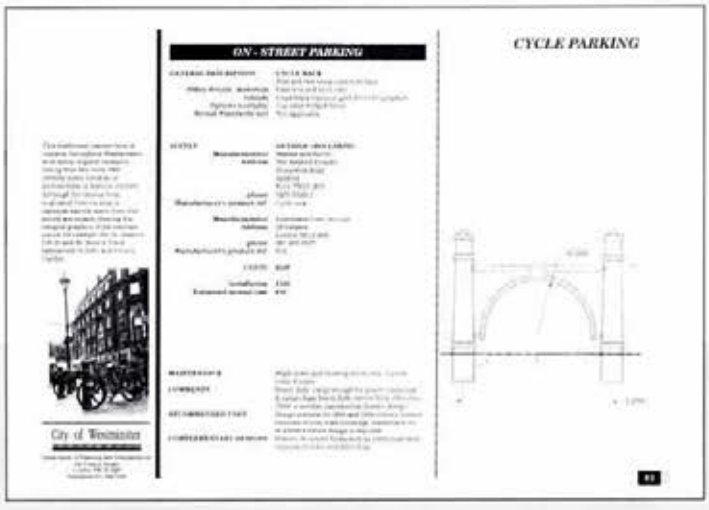


ILLUSTRAZIONE - mostra un ampliamento coordinato delle superfici ed un miglioramento delle strutture

Il circoscritto allargamento dei tradizionali marciapiedi rappresenta un elemento moderno della progettazione di grandi arterie e della direzione del traffico. È stato comunemente utilizzato presso incroci e come parte del miglioramento del modello ambientale con il proposito di definire e bilanciare lo spazio e le esigenze di sicurezza di veicoli e pedoni. Esso può fornire un maggiore spazio per i pedoni in punti particolarmente congestionati, un maggior numero di attrezzature e elementi di arredo quali alberi e panchine, condizioni di attraversamento più sicure e un rallentamento della velocità dei veicoli. Comunque, in assenza di un progetto coordinato, allargamenti isolati interrompono la tradizionale qualità del margine dei marciapiedi lungo strade continue.



PICCOLE CORTI E VICOLI

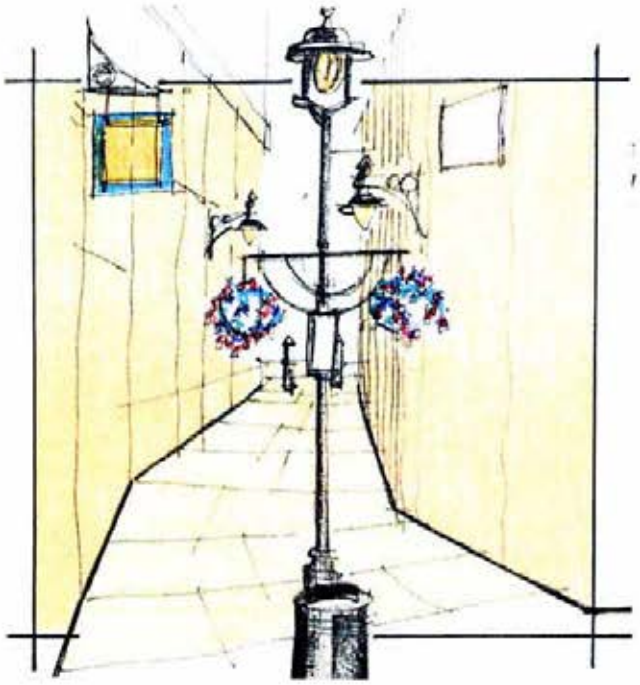


ILLUSTRAZIONE - mostra segnali/cestini sospesi che minimizzano l'ostruzione

I primi piani regolatori stradali londinesi erano dominati da una complessa rete medievale di stretti vicoli, molti dei quali sono sopravvissuti alla riprogettazione di Londra seguita al Great fire (grande incendio). Questi piccoli spazi possono essere migliorati mediante l'uso di materiali di pavimentazione dai delicati colori, mediante una migliore illuminazione e il mantenimento di elementi stradali nei punti di allargamento, che si trovano spesso agli incroci con strade adiacenti.

SPAZI PER PARCHEGGI E SERVIZI

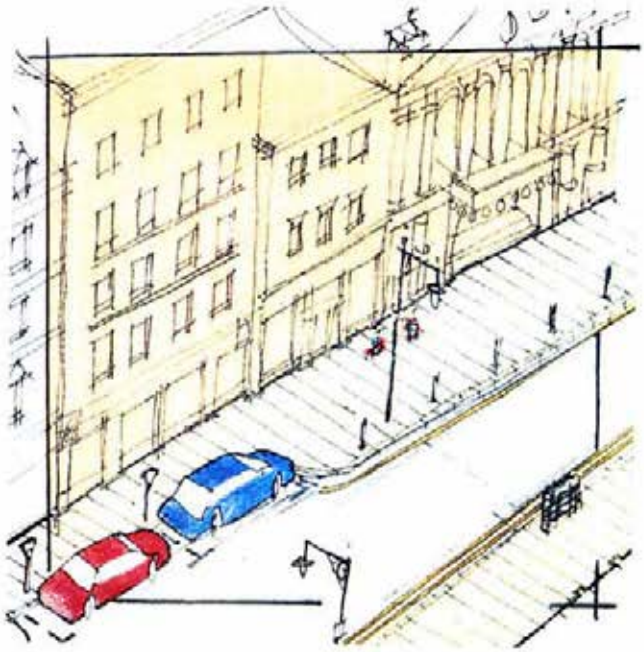
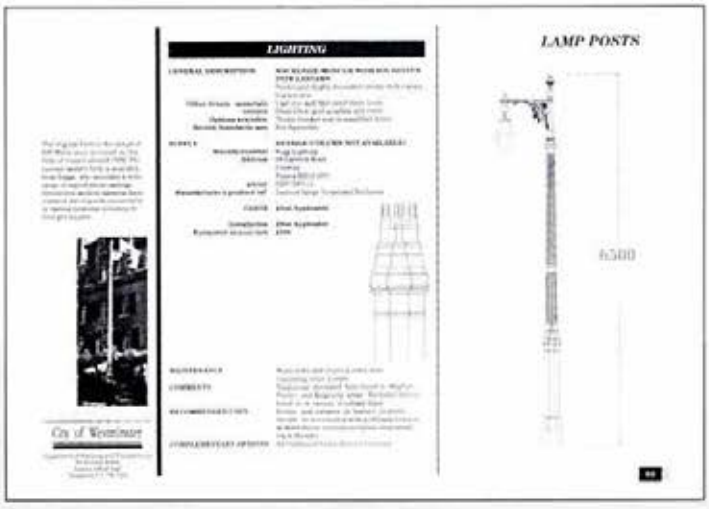


ILLUSTRAZIONE - mostra un parcheggio a tassametro delimitato da un allargamento del marciapiede e da fittoni.

La moderna necessità per i veicoli di parcheggi e di accessi ad uffici ha portato ad un gran numero di strutture a ciò destinate, sia regolamentate che di altro tipo. Tassametri, macchine per il pagamento e la visualizzazione, segnali di limitazioni temporali della sosta e per il carico e lo scarico, unitamente a fittoni e all'arredo stradale convenzionale riempiono il paesaggio stradale. Molti segnali possono essere meglio collocati su pali con altre funzioni, quali lampioni e fittoni. Purtroppo ciò può portare anche ad una forma di inquinamento visivo intrusivo. Macchine per il pagamento e per la visualizzazione, che permettono la rimozione dei tassametri, possono richiedere informazioni addizionali o segnali direzionali.



STREET FURNITURE MANUAL

City of Westminster

PROBLEMI TIPICI

- ASSENZA DI VISIONE LOGICA DI ELEMENTI NON CORRELATI
- ZONE DI CONFUSIONE DI ARREDO E DI PASSAGGIO
- TROPPI COLORI DISTRAENTI
- ISOLAMENTO DEI PARTICOLARI DI OGNI SINGOLA FORMA
- SPAZI NON ELEGANTI DIFFICILI DA PULIRE E DA MANTENERE
- MOLTE FORME E STRUTTURE OSTRUTTIVE
- TROPPI MATERIALI E COLORI PER PAVIMENTAZIONI ELABORATE
- CONFUSIONE E INSICUREZZA PER DISABILI MOTORI

1 Le ringhiere saranno usate come parcheggio per biciclette se non sono state collocate altre strutture in posizioni chiare e opportune.

2 Una rientranza buia del viale attira l'affissione di volantini, lo scarico di rifiuti e il deposito di immondizie volanti.

3 Disegno, colori e disposizione rozza di tavoli e panchine sul marciapiede o su uno spazio privato non aggiunge carattere alla facciata di un esercizio commerciale o non armonizza con il design degli altri elementi del paesaggio stradale.

4 Contenitori di sale e sabbia grandi e vivacemente colorati sono di ostruzione. Molti possono essere rimossi in favore di veicoli che spargono la sabbia o collocati in maniera più sensibile, in forme e colori coordinati.

5 Le cassette per le poste sono una struttura pubblica nazionale ben disegnata che presenta un tradizionale modello di colori rosso e nero. Rozzi contenitori applicati sulla superficie cilindrica di tali cassette, si presentano brutti e potenzialmente pericolosi.

6 Le moderne cabine telefoniche della British Telecom e della Mercure hanno allontanato dal tradizionale uso del rosso come indicazione di una struttura pubblica nazionale. Le cabine telefoniche non devono essere collocate in posizioni non coordinate, che possono visivamente ostruire persone disabili e altri pedoni, e non devono avere facciate posteriori bianche o spazi sospesi che attirano sporcizia e sono difficili da pulire.

7 Designs monotoni e funzionali di ringhiere possono dominare il paesaggio stradale. Esse devono essere in colorazioni coordinate con gli altri elementi e dovrebbero essere idealmente collocati in modo da fungere come intelaiatura per altri elementi di arredo.

8 Deve essere usato il minimo numero di lampioni, segnali e pali per informazioni, collocati e colorati in maniera coordinata in modo da ridurre l'ostruzione e la confusione visiva.

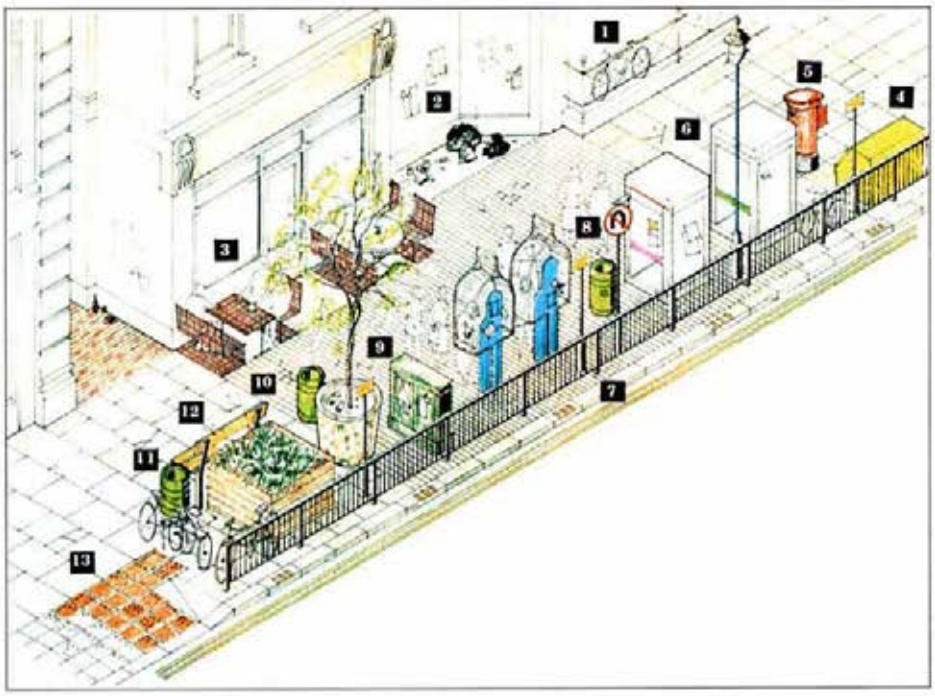
9 Deve essere minimizzato l'uso di centraline di controllo elettriche direttamente sul terreno, e, se necessario, queste devono essere collocate in modo non appariscente secondo un modello di colorazione coordinato. Superfici bianche attirano l'affissione di volantini.

10 Si devono evitare libere fioriere e contenitori di piante che sono ostruttivi e attirano immondizie in favore di altre opportunità di «verde» come alberi per viali e cestini sospesi.

11 Una grande quantità di cestini vivamente colorati contribuisce alla confusione visiva. Materiali leggeri hanno dei vantaggi, ma fanno sì che i cestini possano diventare ostruttivi se non montati secondo un progetto coordinato.

12 Il design e la collocazione di panchine devono essere attentamente considerati al fine di evitare un uso antisociale o una maggiore ostruzione del marciapiede.

13 Colore, trama e materiali usati per superfici pavimentate possono aumentare la confusione visiva e i costi di manutenzione e di ripristino, così come confondere visivamente gruppi di disabili.



POSSIBILI SOLUZIONI

- SISTEMAZIONE DELLE PARTI VISIVAMENTE ORDINATA
- STABILIMENTO DI ZONE PER ARREDO URBANO E PASSAGGI PEDONALI LIBERI
- COORDINAZIONE NEI COLORI (È RACCOMANDATO IL NERO)
- FORME IN RELAZIONE TRA LORO NELLA TRAMA E NELLO STILE
- COLLOCAZIONE CHE PERMETTA UNA FACILE PULITURA E MANUTENZIONE
- MINIMIZZAZIONE DELL'OSTRUZIONE
- EVITARE MODELLI E COLORI TROPPO ELABORATI
- AVVISARE E PROTEGGERE GRUPPI DI DISABILI MOTORI

1 Avvisi discreti sulle ringhiere daranno informazioni scoraggianti un uso ostruttivo da parte dei ciclisti e attireranno l'attenzione verso luoghi a tal scopo predisposti.

2 Cabine telefoniche ed altre strutture essenziali di cura del paesaggio o di illuminazione, possono fare delle rientranze dei viali pedonali un elemento di arredo urbano.

3 Tavoli e sedie individuali piuttosto che stridenti panchine e elementi da giardino, in un design coordinato nei colori contribuiranno all'arredo stradale.

4 Contenitori di sale, sabbia o altro materiale per la pulizia delle strade dalle forme decorative, scanalate o a pannelli possono entrare a far parte dell'arredo indipendentemente dalle necessità funzionali se coordinati con gli altri elementi nella forma, nei colori e nella collocazione.

5 Forme tradizionali di cassette postali sono popolari e di successo e vanno conservate e ben mantenute.

6 Si possono evitare facciate posteriori vuote delle cabine telefoniche collocandole nelle rientranze dei viali o in coppia con le facciate posteriori accostate. Strutture forme e colori possono essere migliorati per una maggiore coordinazione con gli altri elementi di arredo stradale.

7 La monotonia delle balaustre può essere ovviata mediante forme più decorative di pali, parapetti e pannelli. Anche pannelli lisci già esistenti possono essere utilizzati in maniera più attraente e ad un costo più basso, intercalandoli con fittoni e lampioni tradizionali che ne interrompano le linee ripetitive. Alcuni tipi di informazioni segnaletiche su pali possono essere montate su balaustra.

8 I segnali devono essere combinati su pali o lampioni lisci e essere disegnati tanto con la facciata davanti che con quella dietro in modo da nasconderne il fissaggio.

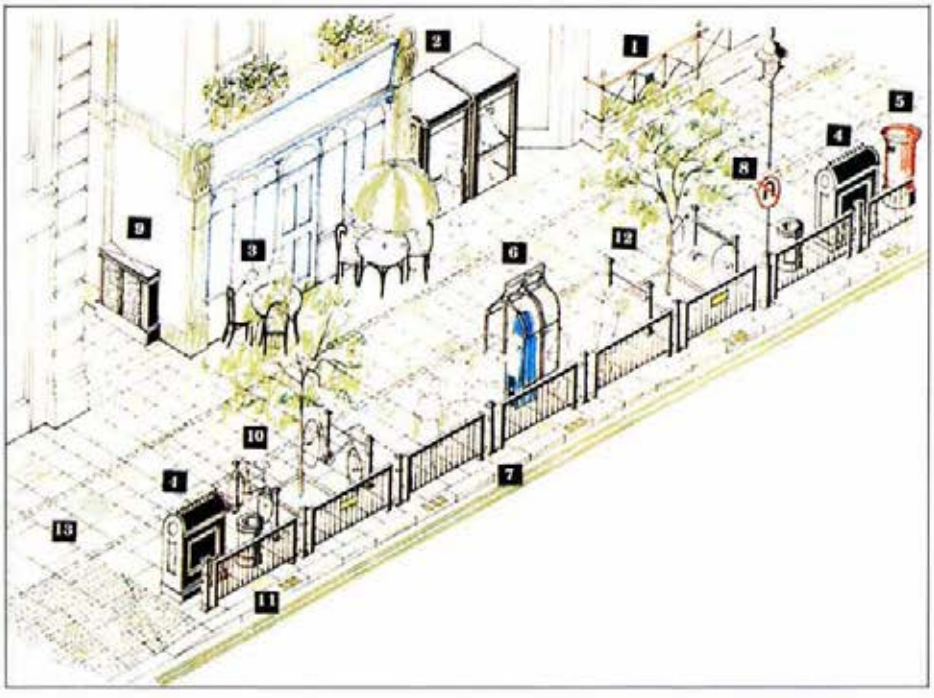
9 Centraline di controllo elettrico con superfici modellate o increspate scoraggeranno l'affissione di volantini.

10 Alberi collocati in modo coordinato necessitano di essere circondati da una pavimentazione con una trama o una colorazine particolare come avvertimento visivo per disabili di un potenziale pericolo e possono essere protetti mediante la collocazione di altri elementi essenziali di arredo quali cestini o depositi per biciclette.

11 Cestini fissati possono aggiungere disciplina alla geometria degli altri elementi di arredo urbano. Essi devono essere colorati in maniera coordinata e adatti per il loro uso, per lo svuotamento e per la sicurezza.

12 Forme decorative di fittoni e ringhiere possono essere utilizzate come deposito per biciclette, che, quando non utilizzati, si presentano piacevoli e possono venire usati come punti «d'appoggio» laddove non sono desiderabili panchine.

13 Colori non appariscenti, tenui e neutrali per tutta la pavimentazione senza modelli troppo arzigogolati o vivamente colorati, fanno apparire gli spazi più ampi e focalizzano l'attenzione su edifici, persone ed elementi di arredo stradale essenziali. Mutamenti contrastanti nella trama della pavimentazione, ai bordi delle zone di passaggio non ostruite e presso gli attraversamenti, aiuteranno visivamente i disabili.

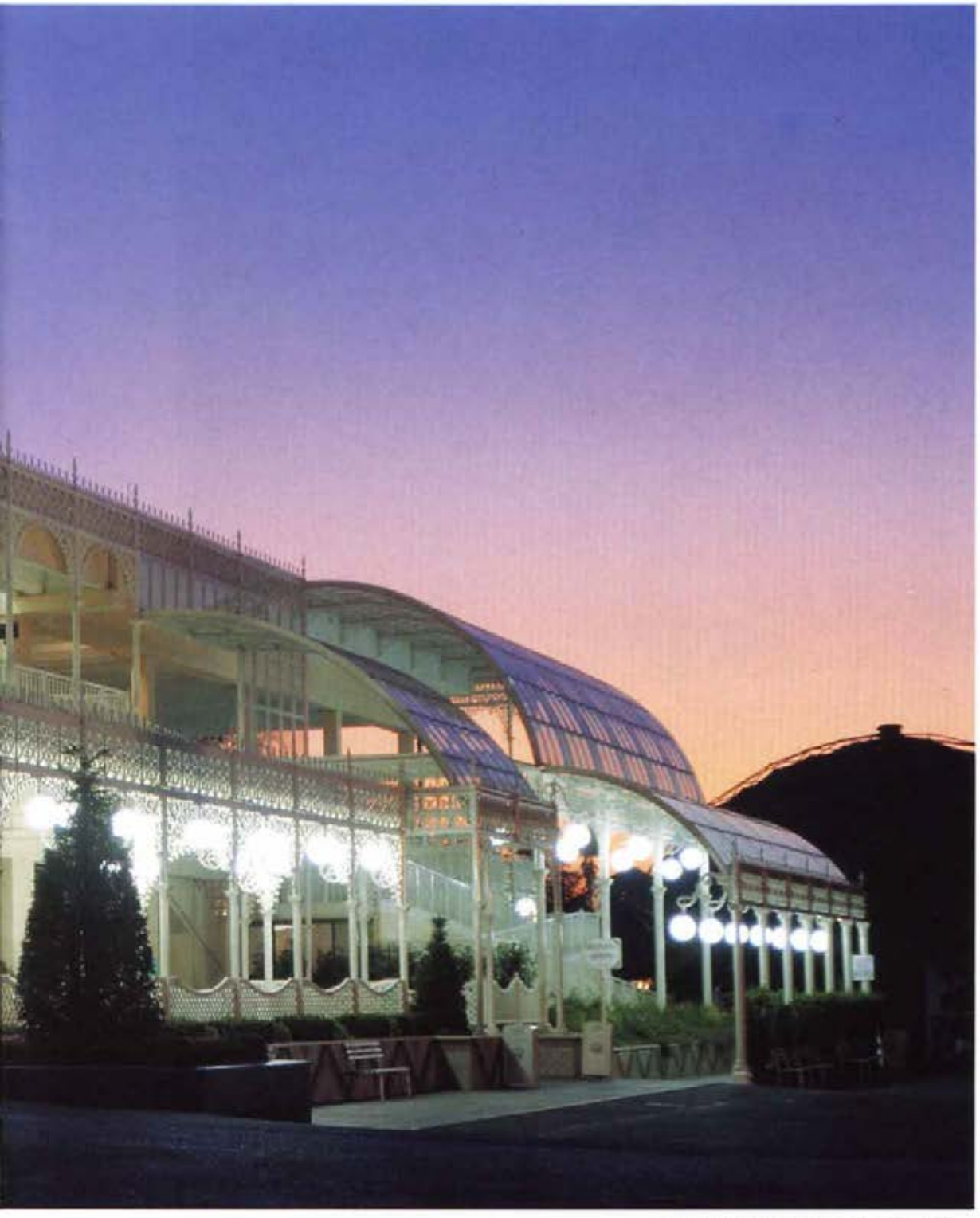


NERI
FORME DI LUCE E ARREDO URBANO
S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

PROGETTO: GLI STIVALI DEL GATTO, ROMA

NERI
FORME DI LUCE E ARREDO URBANO
S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

Ci sono opere che per la loro semplice presenza
sono in grado di accrescere il valore complessivo d'immagine del territorio.
Sono opere in grado di raccontare,
attraverso la materia e la forma della loro architettura, idee, cultura e storia.
Sono opere ricche di impegno e di quell'ambizione
che aiuta a far più grande ed importante lo spazio dedicato agli uomini.



PROGETTO: GLI STIVALI DEL GATTO, ROMA

*La NERI conosce il significato ed il ruolo di questo impegno e di questa ambizione.
Metodi sperimentati e progetti innovativi, grazie anche all'uso di tecnologie avanzate,
la rendono un'azienda completamente matura ed affidabile,
capace di affrontare creativamente i problemi legati alla costruzione di grandi strutture
che vogliono continuare ad essere anche lo specchio di grandi idee.*

PROGETTO: ETOILE, BRESCIA

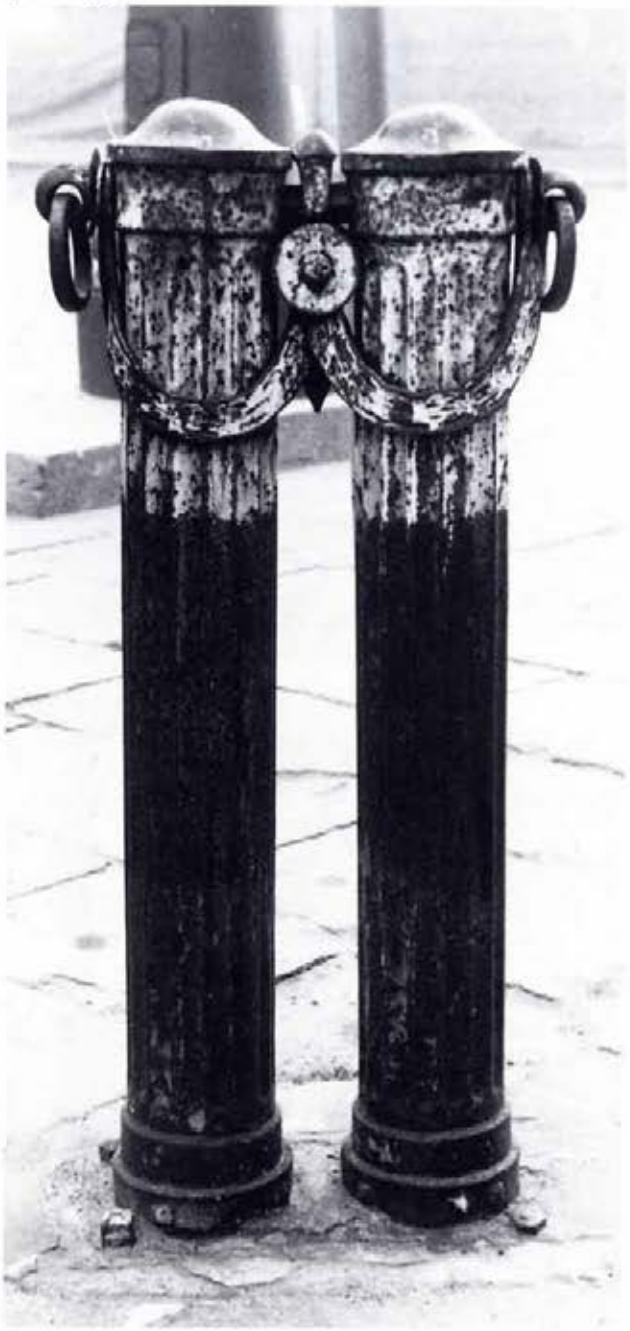
NERI
FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

Sentinelle in colonna

Si rinnova la funzione della colonnina a tutela degli spazi urbani

Le colonnine per regolare, limitare, indirizzare, ma anche per impedire il traffico rappresentano la naturale continuazione dei tanti scansaruote che hanno costituito il tema centrale della monografia precedente.
Non si tratta esattamente di una continuità temporale.
Dal punto di vista temporale esiste invece una contemporaneità fra i due prodotti che iniziano ad apparire già alla fine del diciottesimo secolo.



1

La continuità è invece da ricercare nella funzione che é identica anche se per gli scansaruote prevale una funzione privata ai lati dei portoni, mentre per le colonnine domina un ruolo pubblico nelle strade e nelle piazze. Questa diversa collocazione é all'origine dell'attualità o meno dei due manufatti; così mentre gli scansaruote non sono più prodotti le colonnine trovano ora un nuovo interesse con l'aumento del traffico urbano e le parallele iniziative per delimitare spazi pedonali.
La fantasia progettuale ed estetica rilevata nel caso degli scansaruote non è certamente riscontrabile nelle colonnine. Non è questo quindi il criterio che possiamo adottare per illustrarle in questa nuova monografia. Non possiamo richiamarci a forme animali e raramente appaiono foglie e rami. Ciò nonostante pur nella loro inevitabile semplicità, alcuni richiami alle classificazioni precedenti pensiamo sia possibile farli anche se in numero più limitato.
La loro funzione di delimitazione e di impedimento assegna alle colonnine un ruolo di vigile sorveglianza: esse stanno a «guardia» di una zona che devono proteggere. Ci piace scegliere a simbolo di questa funzione una coppia di colonnine fotografate a Monselice (PD). La loro perfetta somiglianza, il cappello di chiusura, la decorazione che le unisce ed anche la differente colorazione fra la parte superiore e quella inferiore, le fa sembrare due vere e proprie guardie in uniforme (n. 1). Al di là di questo simpatico ma raro esempio figurativo, il referente dominante per questo genere di oggetti è la «colonna». Questo termine richiama subito l'immagine della pietra, elemento costitutivo delle classiche colonne che per secoli sono state impiegate in architettura sia singolarmente che a coppie o in numero elevato a formare veri e propri colonnati.
Non è raro ancora oggi incontrare esempi di colonnine originali utilizzate nel traffico urbano ma costruite in pietra, quasi a voler sottolineare con maggiore incisività lo stretto legame fra questo oggetto di modeste dimensioni e quello originale architettonico a cui si richiama (nn. 2, 3, 4.).
A differenza delle precedenti monografie in cui la documentazione posta a confronto era in massima parte di origine italiana affiancata da rari esempi esteri, in questo studio avvertiamo la necessità di estendere geograficamente e temporalmente l'area di ricerca. Non operiamo infatti una catalogazione minuziosa distinguendo analiticamente le diverse forme e decori, come fatto in passato; cercheremo invece di individuare raggruppamenti di oggetti e tendenze che meglio si evidenziano con-

frontando le produzioni italiane, austriache ed inglesi.
La produzione originale austriaca rappresenta a nostro parere un esempio fra i più raffinati ed eleganti.
Pur richiamandosi anch'essa all'archetipo «colonna» ne assume e ripropone molteplici elementi quali le scanalature, i capitelli, le foglie. Rare sono invece le forme tozze e dai diametri elevati che accentuano la caratteristica più austera e solida delle antiche colonne (Catalogo S. Juhasz 1856 circa) (n. 5).

2

3

4

5

Ravvisiamo in questa produzione un legame molto stretto con i modelli dei lampioni a gas ai quali spesso queste colonne erano affiancate lungo le strade e nelle piazze ottocentesche.
Molte di queste colonnine spartitraffico non erano altro che lampioni di dimensioni ridotte e privati della luce.
La produzione italiana in base alla documentazione che abbiamo raccolto in questi anni e che di seguito presentiamo, oscilla molto di più fra queste due tipologie. Pur non trascurando forme slanciate e con qualche decoro,sembra però far dominare maggiormente l'elemento monumentalità attraverso componenti quali la grandezza ed il volume. In questi esempi domina ancora l'effetto «colonna».
I fittoni del 1852 che a Livorno delimitano l'imponente piazza dei Mille a forma di ellisse rappresentano l'esempio più imponente che abbiamo documentato (nn. 6, 7). La grandezza di queste ultime pone ben in evidenza il richiamo al modello del «colonnato».

6

7

Meno imponenti ma analoghi come tipologia sono le colonne di Cagliari (n. 8), Città di Castello (n. 9) e Genova (nn. 10, 11).
Ed ancora più ridotte, ma ugualmente facenti parte di questo gruppo le colonne di Perugia (n. 12, Alinari 1923 ; n. 13, particolare dello stesso fittone fotografato nel 1990), e Genova (nn. 14, 15).
Fanno parte del gruppo delle colonnine decorate pochi esempi quali Bologna, Faenza, Venezia, Gallipoli (nn. 16, 17, 18, 19, 20) oltre a quelli di Roma e Venezia illustrati attraverso le foto di Archivio Alinari (nn. 21, 22).

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

L'Inghilterra è ancora oggi uno dei luoghi che meglio ha conservato questo patrimonio di arredo urbano diffusosi a partire dal diciottesimo secolo, ma che ha avuto un grande incremento alla fine dello stesso secolo grazie alla creazione della commissione per la protezione delle aree pavimentate, il cui scopo era quello di migliorare le aree pedonali costruendone di nuove o proteggendole. Va anche sottolineato come la diffusione di questi paletti spartitraffico sia il frutto di una coincidenza fortuita; la loro moltiplicazione è da far risalire alla fine delle guerre napoleoniche.

Quelli risalenti a quest' epoca sono in effetti delle bocche di cannone di varia misura la cui parte finale veniva completata con piccole cupole. All'epoca della battaglia di Trafalgar, 1805, la Carron Company di Falkirk in Scozia aveva il monopolio della produzione di cannoni navali leggeri e di piccole dimensioni che venivano usati sul ponte delle navi da guerra e venivano di solito chiamati 'carronades' in onore della società produttrice. Cessate le ostilità nel 1815 con la battaglia di Waterloo,

23

24

25

26

27

la società, come naturale conseguenza, si preoccupò del fatto che si sarebbe venuta a creare una diminuzione nella domanda relativa alle armi da fuoco di propria produzione, e che il governo avrebbe potuto inoltre utilizzare gran parte delle armi sequestate ai francesi ed agli spagnoli. La società portò avanti queste argomentazioni e si giunse così alla conclusione che un numero relativamente alto delle armi sequestrate fossero svendute per essere poi riutilizzate come colonnine per il traffico. Questa è la ragione per cui in tante strade di Londra molte di esse fecero la loro comparsa in questo periodo (nn. 23, 24, 25, 26, 27).

Il modello costituito dalla forma del cannone ha determinato la nascita di una molteplicità di varianti su di un unico tema. Si tratta di fusioni molto simili fra loro ma non identiche che in molti casi ricercano un decoro quali intagli di ovuli, o foglie quasi a voler mitigare quell'aspetto austero di un oggetto militare quale è il cannone (nn. 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39).

28

29

30

31

32

33

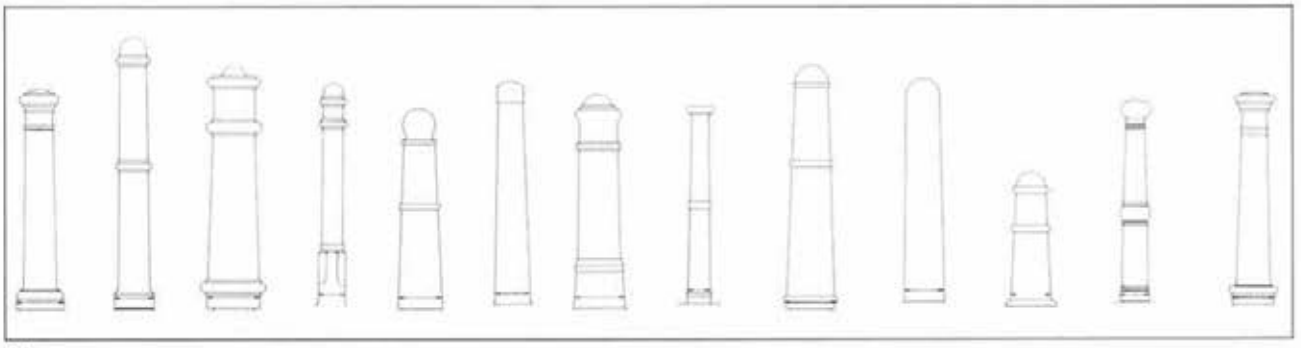
34

35

36

37

38



39

Non sarebbe esatto se assegnassimo solamente all'Inghilterra l'affermazione di questa tipologia. L'Italia e la Germania pur non avendo riutilizzato i vecchi cannoni non sono completamente estranee a forme simili, anche se non possiamo rilevarne la diffusione come in terra anglosassone. I quattro esempi che seguono fotografati a Perugia, Città di Castello (nn. 40, 41) e Parma (nn. 42, 43) richiamano le forme già menzionate. Lo stesso vale per le colonne fotografate ad Hannover in Germania (n. 44).

40

41

42

43

44

Sarebbe limitativo se identificassimo l'intera produzione di colonnine spartitraffico inglese con il modello militare del cannone; in realtà l'Inghilterra è stata artefice di alcune forme interessanti in stile vittoriano (n. 45), gotico (n. 46) ed in particolare è stata in grado di esprimere una valenza fra le più innovative attraverso quella magnifica colonna risalente all'epoca di William IV (1830-1837). Essa rappresenta a nostro parere l'esempio più riuscito di una ricerca di forme che se non conoscessimo la data di produzione non esiteremmo a definire moderna (n. 47).

45

46

E' sorprendente la modernità di un simile oggetto. Un equilibrio che nè le forme contemporanee ad esso simili (nn. 48, 49) nè quelle attuali che ad esso si ispirano (n. 50) sono riuscite ad emulare. Esso potrebbe ben apparire all'ingresso del Museo Italiano della Ghisa per interrogare architetti e designer sfidando i visitatori ad ipotizzare una data in merito alla sua produzione e rispondere alla domanda se si tratti di un oggetto moderno od originale.

Riteniamo che una delle caratteristiche più interessanti di questa colonna spartitraffico e che ha forse contribuito alla sua grande diffusione a Londra anche nelle sue versioni attuali (assottigliata o allargata nn. 51, 52, 53, 54) sia da ricercare nelle scanalature poste orizzontalmente.

Queste scanalature orizzontali rappresentano una novità significativa rispetto a quelle classiche poste in senso verticale che hanno sempre ornato sia le colonne spartitraffico che i lampioni.

A queste scanalature si ispirano, pur modificandole sostanzialmente le colonne moderne collocate all'ingresso del Natural History Museum a Londra (nn. 55, 56).

48

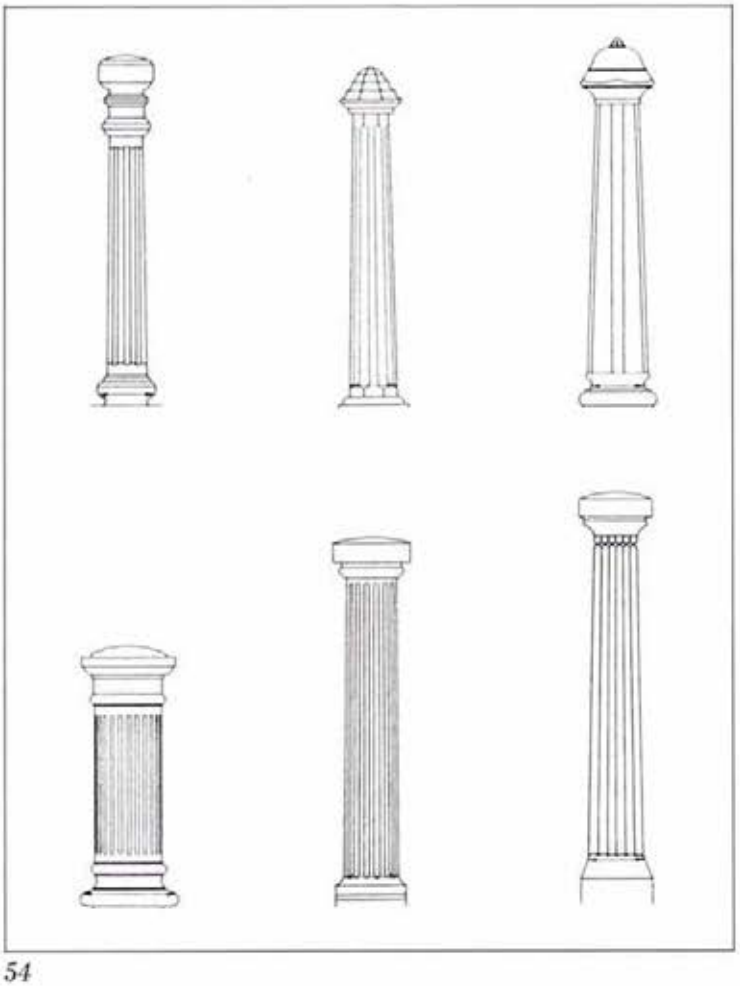
49

50

51

52

53



54

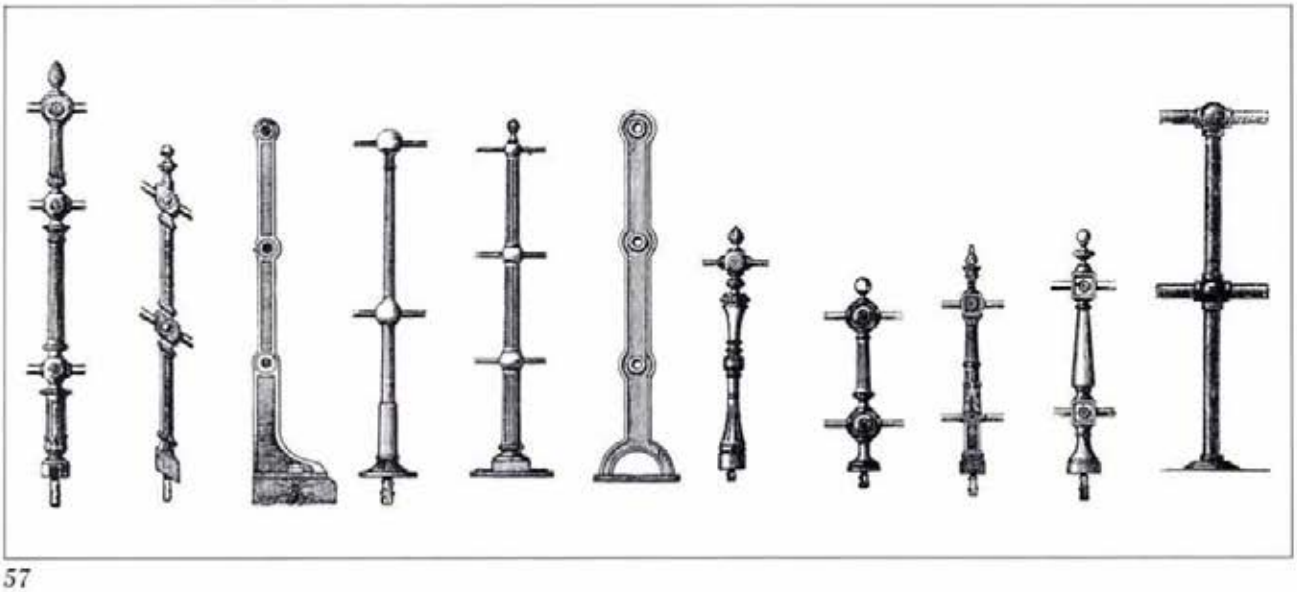
55

56

Sebbene molte colonnine spartitraffico rimangano ancora oggi in funzione, è sufficiente studiare le fotografie di fine secolo per rendersi conto di quante ne siano sparite.
Esiste una insolita spiegazione per il destino di alcune di esse. Un londinese che visitasse la zona di Swanage nel Dorset rimarrebbe sorpreso nel vedere quante colonnine ricavate da cannoni provenienti dalla sua città sono utilizzate quali montanti di cancelli. Provengono da comuni come St James, Westminster, St Giles, Bloomsbury, St Anne, St Martin (1822), Middlesex (1819) e Clerkenwell, quest'ultimo con l'iscrizione 'Alex Wright Thos Partridge, amministratore laico nel 1862 della parrocchia comunale.

La ragione per cui queste colonne in ghisa si trovano oggi così lontane dal luogo di origine e destinate a ben altra funzione che non quella originale sebbene altrettanto valida, risale al diciannovesimo secolo quando una società di imprenditori edili, la Mowlen & Butt, faceva affari sia a Londra che nel Dorset. Le sue navi trasportavano pietre di Purbeck a Londra ed avevano bisogno di zavorra per il viaggio di ritorno, quindi quale carico più facile delle colonne spartitraffico che già venivano rimosse da Londra che stava vivendo un periodo di grandi cambiamenti? Una volta raggiunto il Dorset sembrava un peccato sprecarli, da qui la loro funzione moderna.

Un'attenzione a parte meritano alcune colonnine che anzichè svolgere la loro funzione di dissuasione con la sola loro presenza isolata o in successione, orientano il traffico, soprattutto pedonale, attraverso un loro reciproco collegamento con tubi di ferro.
In questi casi le colonne così collegate formano vere e proprie barriere per delimitare canali, scarpate, dislivelli urbani e scalinate pubbliche. Possiamo identificare queste strutture con veri e propri parapetti con la funzione di indicazione del pericolo in caso di loro superamento.
In questi casi risultano superflue colonnine dalle dimensioni elevate quali quelle presentate nelle pagine precedenti; è sufficiente al contrario una fusione molto più sottile ma predisposta per il passaggio di due o tre tubi di ferro (nn. 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69 quest'ultima tratta dall'Archivio Alinari).



57

58

59

60

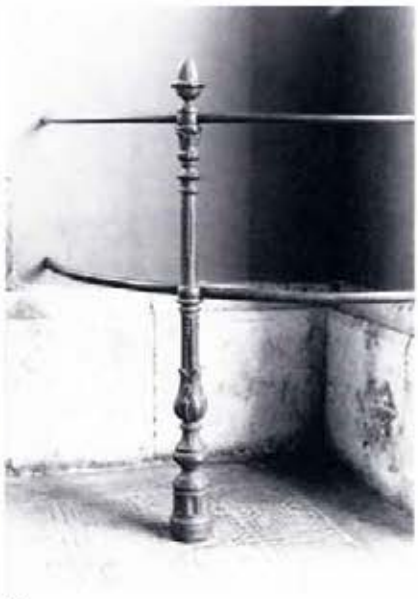
61

62

63

64

65



66

67

68

69

Anche se molto rari non vanno esclusi i casi in cui le colonne impiegate con la funzione di balaustre sono state costruite di grandi dimensioni. I casi che abbiamo documentato giustificano l'imponenza delle colonne in quanto si tratta di luoghi di grande prestigio e nei quali le barriere in ghisa rappresentano un elemento architettonico dominante; ci riferiamo alla lunga passeggiata di Brighton (nn. 70, 71) e al lungo Tamigi a Londra alla conclusione del Victoria Embankment verso il Westminster Bridge (n. 72).

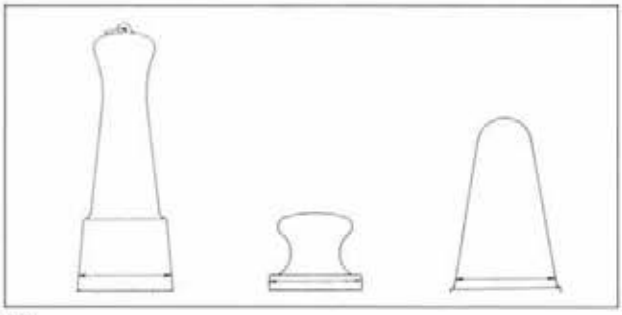
70

71

72

Un breve spazio in questa monografia va anche riconosciuto ad un numero ristretto di colonnine che a causa dell'altezza limitata sembrano essere molto vicine al modello degli ormeggi che le barche utilizzano lungo le banchine dei porti (n. 73). Le foto che illustrano questi modelli sono state da noi scattate a Londra (nn. 74, 75), ad Edinburgo (n. 76) e a Barcellona (n. 77).
In particolare quest'ultimo prodotto esprime una tendenza attuale volta a ridurre l'altezza del dissuasore. Questo orientamento è all'origine di produzioni piuttosto controverse quali le «palle di cannone» che sono apparse in questi anni in molte città europee e sono realizzate sia in pietra che in ghisa

quasi a voler riproporre scrupolosamente la loro evoluzione storica che le ha viste prodotte nei secoli prima in materiale naturale quale la pietra ed in seguito industrialmente con fusioni di ghisa (n. 78).
La loro ridotta dimensione in altezza, pur mitigata a volte dall'estensione orizzontale le rende particolarmente pericolose perchè non sempre facilmente percepibili.



73

74

75

76

77

78

Ci piace concludere queste pagine con alcune immagini di vita quotidiana che documentano il nostro rapporto con questo elemento di arredo urbano così frequente nelle città. Si tratta di immagini colte sul momento, del tutto naturali e per questa ragione ancor più significative.
Riguardano l'anziano dalla lunga barba bianca appoggiato all'alto fittone che guarda incuriosito il fotografo Alinari mentre questi, attorno agli anni '20 è intento a ritrarre la torre di Recanati (foto Alinari n. 79); oppure il signore inglese che alla chiusura serale degli uffici della City a Londra e in attesa di vedere apparire di lontano un autobus, o un taxi, disturbato dal sole troppo basso si protegge con la mano e contemporaneamente utilizza la colonna spartitraffico che per la sua insolita altezza si presta ottimamente a fungere da supporto (n. 80).
O ancora un'immagine forse più frequente quale quella che abbiamo documentato a Bergamo che ritrae una colonnina alla quale è stato momentaneamente «parcheggiato» un cane cui è proibito entrare in un negozio (n. 81).
Infine le due bambine che a Stranraer, in Scozia, trasformano il percorso disegnato da una serie di colonne in una strada da percorrere con fantasia a volte a zig zag in una sorta di slalom incrociato, altre volte saltando in successione le piccole colonne fino al punto in cui ci si scontra con l'amica che esegue la medesima azione partendo dall'estremità opposta (nn. 82, 83).

79

81

82

83

Il Museo Italiano della Ghisa ad EUROPOLIS

Il Museo Italiano della Ghisa ha avuto un nuovo importante riscontro pubblico a Bologna in occasione di EUROPOLIS 92: una quattro giorni (16-20 settembre 1992) che, come recita il sottotitolo «tecnologie per vivere la città», si è occupata dei temi specifici dell'arredo urbano attraverso un'esposizione fieristica e una serie di convegni a tema. Come già era accaduto a Londra all'Accademia Italiana delle Arti e delle Arti Applicate con CASTING AN EYE ON ITALY, la mostra bolognese ha suscitato un notevole interesse tra i visitatori. Al ministro Tèsini ed alle autorità cittadine intervenute, Domenico ed Antonio Neri hanno potuto presentare i pezzi migliori del Museo ed hanno esposto le ragioni sulle quali è nata un'istituzione museale che mira non solo a conservare i reperti di cultura «industriale» di un recente passato ma pensa anche a sviluppare le complesse ed attuali tematiche dell'arredo urbano.

MUSEO ITALIANO DELLA GHISA

Arredo&Città

SEGNALA LA PRODUZIONE DI ARREDO URBANO

OLIMPO M
di M. Albini-F. Helg-A. Piva
Le lampade Olimpo M sono costruite con supporto in alluminio verniciato nero e schermo in policarbonato bianco o trasparente di diametro 22 cm.
Compongono la serie Olimpo M i modelli:
- Olimpo M palo 1 con uno schermo di altezza max 41 cm
- Olimpo M palo 2 con due schermi di altezza max 440 cm
- Olimpo M palo 3 con tre schermi di altezza max 440 cm
- Olimpo M parete 1 con uno schermo 22x41 cm - altezza 70 cm
- Olimpo M parete 2 con due schermi 96x42 cm - altezza 70 cm

All'interno dello schermo può essere montato un frangiluce in alluminio verniciato bianco per indirizzare il flusso luminoso.
Olimpo M può essere dotato delle seguenti lampadine:
- vapori di mercurio - ellissoidale diffondente HPM/E 50-80W-E27
- vapori di sodio alta pressione - ellissoidale diffondente HPS/E 50-70W-E27
- fluorescente 36W-2G11

Le lampade Olimpo M sono costruite in classe I secondo le norme elettriche C.E.I. 34-21 (EN 60598) con grado di protezione IP45.

mitech
DIVISIONE ARREDO URBANO DELLA
sirmah

Per noi la performance non è separabile dall'estetica: con questa convinzione vengono sviluppati apparecchi per alte prestazioni tecniche con originali valenze di design.
Gli apparecchi *COMETE* per l'illuminazione pubblica diventano così elementi di arredo urbano e non, nella *VERSIONE COLORATA*, disponibile in quattro gradazioni base della capote: gialla, rossa, blu e verde, tutte di tonalità brillante, trattate anti-UV.
Le caratteristiche sono quelle standard: grado di protezione IP 547 (IP 23 per il vano cablaggio), classe di isolamento elettrico 2, bassa superficie di esposizione al vento, ottica in alluminio trattata anticorrosione con metallizzazione sotto vuoto, regolabilità del flusso in 2 posizioni verticali e 18 orizzontali, possibilità di montaggio laterale o verticale con inclinazione di 0° o 15° rispetto all'orizzontale.
Potenze da 70 a 400 W sodio ad alta pressione e da 80 a 250 W vapori di mercurio; altezze di installazione consigliate da 4 a 12 m con interdistanze da 3.5 a 4 volte l'altezza di installazione.

MAZDA

La situazione del traffico urbano è ben nota a tutti gli automobilisti e l'invasione delle auto a scapito degli spazi cittadini è conosciuta da tutti i pedoni.
L'orientamento generale delle Pubbliche Amministrazioni, come riflusso anche della negativa esperienza dei grandi parcheggi, è di costruirne interrati di piccole dimensioni e diffusi sia in prossimità dei centri storici che all'interno degli stessi per uso dei residenti.
La soddisfazione delle necessità di parcheggi piccoli e diffusi (8/80 posti auto) è l'obiettivo che si è prefisso la Società Parcheggi Fiatimpresit TREVI spa, società di recente costituzione fra la Fiatimpresit e la Trevi, offrendo la realizzazione «chiavi in mano» di parcheggi automatici, interrati, a sezione circolare, protetti ma non presidiati ed accessibili con supporti magnetici.
TREVIPARK è una delle più interessanti risposte, offerte dal mercato, alla domanda di parcheggi.

PARCHEGGI
FIATIMPRESIT TREVI

Quando il sapere e l'arte dell'uomo
sono l'ingegno delle sue costruzioni e la vita delle sue città,
la materia s'illumina nella luce del giorno
e nella notte diviene, essa stessa, luce.

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

La ghisa è protagonista del meraviglioso sviluppo
di un progetto di architettura
che vive tra la certezza formale del giorno
e la materia fluida del sogno notturno.

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

Di giorno i gazebo, le verande ed i chioschi sono il volto,
il carattere e la storia della città.
Nella notte ne divengono l'anima,
la fantasia ed il desiderio.

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

Arredare la città, organizzarne la forma e gli spazi,
vuol dire conoscere la complessità degli oggetti.
La NERI ha costruito la propria filosofia aziendale su questa cultura:
produrre oggetti di arredo urbano
che siano insieme tradizione, forma, progetto e fantasia.

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068

CALYS

MODUS

moduli pubblici e privati di arredo

Modus s.a. Strada del Lavoro, 41 - 47031 Gualdicciolo - Rep. S. Marino
Telefono (0549) 999353 - Telefax (0549) 999437

MODUS

moduli pubblici e privati di arredo

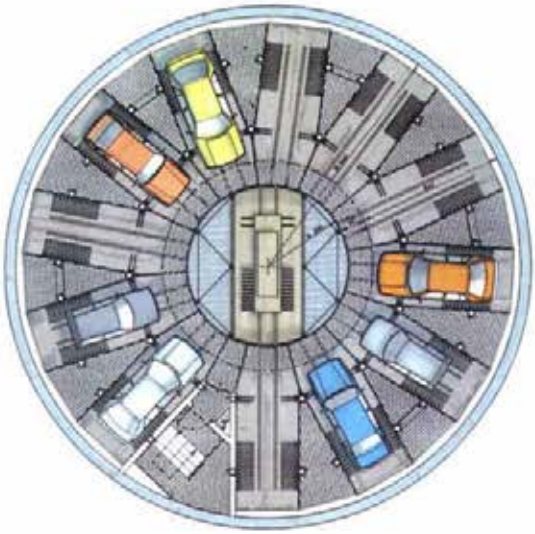
Modus s.a. Strada del Lavoro, 41 - 47031 Gualdicciolo - Rep. S. Marino
Telefono (0549) 999353 - Telefax (0549) 999437

MODUS

moduli pubblici e privati di arredo

Modus s.a. Strada del Lavoro, 41 - 47031 Gualdicciolo - Rep. S. Marino
Telefono (0549) 999353 - Telefax (0549) 999437

TREVIPARK
PARCHEGGIO AUTOMATICO



PARCHEGGI
FIATIMPRESIT TREVI

SEDE AMMINISTRATIVA: 10138 TORINO - CORSO FERRUCCI, 112 - TEL. (011) 330311 - TELEFAX (011) 3303260
UFFICIO OPERATIVO: 47023 CESENA - VIA DISMANO, 5819 - TEL. (0547) 319311 - TELEFAX (0547) 317395

E M I L I A

di Valerio Sacchetti

Serie di lampade da esterno con supporto in metallo verniciato grigio micaceo e schermo in policarbonato trattato anti U.V., opale bianco o trasparente.
All'interno dello schermo può essere montato un frangiluce in alluminio verniciato bianco.
Compongono la serie i modelli:
Emilia Parete - cm 55 x 75 x 76 (h)
Emilia Palo S con palo sagomato - cm Ø 55 x 374 (h)
Emilia Palo C - con palo cilindrico - cm Ø 55 x 430 max (h)
Le lampade Emilia sono costruite in classe I, norme C.E.I. 34-21 (EN 60598), grado di protezione IP44.

mirach®

DIVISIONE
ARREDO URBANO
DELLA
sirrah®

Mirach
divisione arredo urbano
della Sirrah industria s.r.l.
Via Molino Rosso, 8 - 40026 Imola
Tel. (0542) 640302 (r.a. ind.)
Telefax (0542) 640244

Mazda srl
40069 Zola Predosa (BO)
via Roma 46
Telefono (051) 75.24.36
Telex 510423
Telefax (051) 75.45.91

a ciascuno la sua giusta luce

VeRa
Soluzioni luce per viabilità
e reti autostradali

NoRa
Norma e **ra**zionalità per
illuminazione funzionale d'interni

LiSa
Proiettori **l**uce
per **i**mpianti **s**portivi e **a**ree

LuCa
Luce decorativa
per **c**asa e **a**mbienti

SaRa
Apparecchi luce per **s**ettori **a**bitati
e residenziali **A**rredo urbano

MAZDA
PROFESSIONE LUCE

NERI

FORME DI LUCE E ARREDO URBANO

S.S. EMILIA 1622 - 47020 LONGIANO (FO) - TEL. (0547) 56068