

201018

Abitazioni Sicure e Inclusive per Anziani

Safe and Inclusive
Housing for an
Ageing Society

a cura di | edited by

Adolfo F. L. Baratta, Milena Farina, Fabrizio Finucci
Giovanni Formica, Alfonso Giancotti
Luca Montuori, Valerio Palmieri


anteferma

A cura di | Edited by
Adolfo F. L. Baratta, Milena Farina, Fabrizio Finucci, Giovanni Formica,
Alfonso Giacotti, Luca Montuori, Valerio Palmieri



Abitazioni Sicure e Inclusive per Anziani

Safe and Inclusive Housing for an Ageing Society

**Abitazioni Sicure e
Inclusive per Anziani**

*Safe and Inclusive Housing
for an Ageing Society*



A cura di

Edited by

Adolfo F. L. Baratta
Milena Farina
Fabrizio Finucci
Giovanni Formica
Alfonso Giancotti
Luca Montuori
Valerio Palmieri

Questo volume e la Giornata Internazionale di Studi di cui raccoglie gli Atti, sono stati realizzati nell'ambito della Ricerca "Abitazioni Sicure e Inclusive per Anziani", finanziata presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi Roma Tre per il periodo 2018 - 2020 (24 mesi), con la collaborazione del *Cluster*.Accessibilità Ambientale della Società Italiana di Tecnologia dell'Architettura.

Comitato Scientifico

Scientific Committee

Adolfo F. L. Baratta
Roberto Bologna
Andrés Cánovas Alcaraz
Milena Farina
Giordana Ferri
Fabrizio Finucci
Giovanni Formica
Matteo Gambaro
Maurizio Gargano
Alfonso Giancotti
Iva Kovacic
Heitor G. Lantarón
Sergio Martín Blas
Tamáska Máté
Elena Piera Montacchini
Luca Montuori
Valerio Palmieri
Riccardo Pollo
Alessandra Rinaldi
Andrea Tartaglia
Carlo Terpolilli

The International Conference and this Book of Proceedings are carried out as part of the research "Safe and Inclusive Housing for an Ageing Society", funded by the Architecture Department of Roma Tre University, for the period 2018-2020 (24 months), in partnership with the Environmental Accessibility Cluster of the Italian Society of Architectural Technology.

Comitato Organizzatore

Organizing Committee

Laura Calcagnini
Antonio Magarò

Anteferma Edizioni Srl

Via Asolo, 12 - 31015
Conegliano (Treviso)
www.anteferma.it
edizioni@anteferma.it

Progetto Grafico

Graphic Design

Antonio Magarò
© copyright 2018

www.abitazioniiperanziani.it

ISBN

978-88-32050-02-8



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons
Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0
Internazionale

INDICE

Table of Content

Abitazioni per Anziani. Una prima esplorazione

Housing for an Ageing Society. A first exploration

Adolfo F. L. Baratta, Milena Farina, Fabrizio Finucci, Giovanni Formica,
Alfonso Giancotti, Luca Montuori, Valerio Palmieri

15

SESSIONE A

Strategie di riscrittura per la città che invecchia

Rewriting strategies for the aging city

Milena Farina, Valerio Palmieri

23

Difference in housing patterns in shrinking cities between in Western and Eastern Europe

Branislav Antonić, Eva Vaništa Lazarević

31

Progetto Smart per le residenze per anziani: caratteri tipologici e soluzioni tecnologiche

Smart housing design for the elderly: typological characters and technological solutions

Eugenio Arbizzani, Anna Mangiatordi

41

Alone but connected

Andrés Cánovas Alcaraz

51

Lisbon: modernist architecture for ageing in place

António Carvalho

59

San Junipero (arch way)

San Junipero (arch way)

Mattia Darò

67

Anziani e architetture inclusive

Elderly people and inclusive architecture

Alessandro Gaiani, Norma Bellini

75

Centri storici e residenzialità per anziani

Historical centers and residences for elderly

Maria Grazia Giardinelli

83

Age'n'dem: Age and Dementia Friendly Streetscapes Toolkit

Guy Luscombe, Carmel Boyce

91

Housing for the Third (Machine) Age

Sergio Martín Blas

99

Aspettando Borgo Mazzini Smart Cohousing

Waiting for Borgo Mazzini Smart Cohousing

Maria Aurora Uliana, Michela Mosconi

109

SESSIONE B

Vecchi e nuovi modelli abitativi o del rapporto tra forma e uso dello spazio

Old and new housing models or else about the relationship between shape and space using

Alfonso Giancotti, Luca Montuori

119

Costruire arcaico con roccia e legno: la casa per anziani al san Gottardo di Miller & Maranta

Building archaic with rock and wood: the home for the Elderly at Gotthard

Pass by Miller & Maranta

Vitangelo Ardito

129

Residenze Sanitarie Assistenziali. I risultati di una ricerca applicata

Health Care Homes. The results of an applied research

Mariagiulia Bennicelli Pasqualis

135

Strumenti normativi e modelli residenziali innovativi per anziani autosufficienti

Regulatory tools and innovative housing models for self-sufficient elderly people

Roberto Bologna, Andrea Sichi

145

Alloggi protetti per anziani. Lettura critica delle politiche attuate da Regione Lombardia

Protected apartments for elderly. Critical analysis of the policies implemented by Lombardy Region

Matteo Gambaro, Elena Mussinelli, Andrea Tartaglia

151

From dementia care home to dementia village. A case study of two residential care facilities

Louise Dedenroth Høj

159

Costruzione ordinaria in mattoni, sistemi di vita innovativi. Edifici di Fischer e Schumacher

Simple brick construction, innovative life system. Buildings by Fischer and Schumacher

Nicola Panzini

167

Scelte funzionali, materiche e formali nella progettazione di residenze per anziani

Functions, materials and forms in design of housing for ageing people

Claudio Piferi, Massimo Mariani

175

Le nuove forme di residenzialita' assistita nel recupero dell'edilizia esistente

New forms of home care in the refurbishment of existing buildings

Rossella Roversi, Fabrizio Cumo, Federico Cinquepalmi, Elisa Pennacchia

187

Designing lifetime homes for people in the early stages of dementia

Lone Sigbrand, Inge Mette Kirkeby

195

Modelli residenziali per anziani attivi e indipendenti

Elderly residential models to live actively and independently

Francesca Thiebat, Grazia Cocina, Riccardo Pollo, Gabriella Peretti

203

SESSIONE C

Fragilità, indipendenza, accessibilità

Fragility, independence, accessibility

Adolfo F. L. Baratta

211

Il progetto dello spazio pubblico per l'invecchiamento attivo

Open Space Design for Healthy Ageing

Cristiana Cellucci

219

BMSC: una nuova risposta sociale al vivere e all'abitare degli anziani nella città di Treviso

BMSC: a new social response to the living and living of the elderly in the city of Treviso

Michela De Poli, Adriano Marangon, Giorgio Pavan, Aurora Maria Uliana, Silvano Pangerc

227

Città a misura di anziano: approccio esigenziale-prestazionale per un progetto inclusivo

An age-friendly city: a requirement-performance approach for an inclusive design

Lucia Martincigh, Marina Di Guida, Giovanni Perrucci

235

Pianificazione dell'accessibilità e della sicurezza dell'ambiente urbano. Il caso di Pisa

Methods of planning accessibility and safety of the urban environment. The case of the city of Pisa

Luca Marzi, Lia Sacchini, Michele Lazzerini

245

Ambiente costruito e Centri Sanitari Comunitari per l'invecchiamento inclusivo e in salute

Built Environment and Community Health Centres for Healthy and Inclusive Ageing

Nicoletta Setola, Chiara Lorini

255

Senior-suited Evaluation of the City Public Space Plan Based on Space

Syntax

Xiaolei Shi, Daniela Bosia, Lorenzo Savio, Yu Zhang

267

Accessibilità urbana a Venezia

Urban Accessibility in Venice

Valeria Tatano, Massimiliano Condotta, Rosaria Revellini

275

SESSIONE D

Arredi, attrezzature, tecnologie evolute e servizi

Furniture, facilities and new technologies

Fabrizio Finucci, Giovanni Formica

283

Piattaforma AAL negli edifici residenziali per il supporto della qualità della vita degli anziani

AAL platform in residential buildings supporting the quality of life for elderly

Eugenio Arbizzani, Paolo Civiero, Anna Mangiardi

295

Abitazioni per gli anziani e industrializzazione delle tecnologie costruttive.

Il caso giapponese

Homes for the elderly and industrialization of construction technologies.

The Japanese case

Maria Antonia Barucco, Emilio Antoniol

303

La dimensione progettuale della flessibilità nelle abitazioni per anziani

The design dimension of flexibility in housing for the elderly

Laura Calcagnini

311

Soluzioni e modelli residenziali sicuri, innovativi e inclusivi per anziani

Secure, innovative and inclusive living models solutions for ageing society

Paola Clerici Maestosi, Paolo Civiero, Sabrina Romano

321

La vita degli anziani: il significato della parola "smart" per la terza età

Seniors' living: the meaning of "smart" for seniors

Alessia D'Angelo, Barbara de Lieto Vollaro, Giuseppe Piras

329

Safe housing for the elderly: Facing the risk of fire in residential buildings

María Fernández-Vigil Iglesias, Juan B. Echeverría Trueba, Beatriz Gil

Rodríguez

337

Abitazioni per anziani: nuove tecnologie per la fruizione dello spazio domestico

Homes for an ageing society: new technologies for using domestic space

Giovanni Formica; Antonio Magarò

347

Arredi e accessori smart per l'autonomia degli anziani

Smart furniture and accessories for the elderly

Alessandra Rinaldi

357

Profili degli Autori

Authors Profile

365

Ringraziamenti e profili dei Curatori

Editors Thanks and Profiles

378

Accessibilità urbana a Venezia

Urban accessibility in Venice

Valeria Tatano

Professore Ordinario
Università IUAV di Venezia
valeria.tatano@iuav.it

Massimiliano Condotta

Ricercatore
Università IUAV di Venezia
condotta@iuav.it

Rosaria Revellini

Architetto
Università IUAV di Venezia
rrevellini@iuav.it

Keywords

*Inclusive design, Heritage, Urban
accessibility*

Abstract

For elderly people, the possibility to enjoy open spaces is essential. It avoids isolation, assures reality orientation and allows to continue to play an active role in the community for that people that chose not to live in nursing homes. Make cities more age-friendly, improving accessibility of open spaces, is therefore a challenge of next decades, even for Venice that is not an easy place to live in for older people, despite they represent a high percentage of the city population considering that about 25% of residents are over 65 years old.

The complex urban pattern, characterized by calli and paved fondamenta next to the canals without any railing, represents a problem for pedestrians with limited mobility. But are the bridges the real obstacles for people with physical disabilities and are a risk of falls or slips for elderly people.

The city has two complementary transport networks, a water and a pedestrian system, with distinct articulations that influence the shape of the open spaces. These networks have been made more accessible: the navigation public service, that connects most parts of the city, has been equipped with solutions to guarantee accessibility at landing stages; on the other hand, a series of work have been done on some bridges to guarantee their accessibility and improve usability of many of them.

During the last twenty years therefore, to make the city more accessible to both disabled and elderly residents, the Venetian Municipality has implemented many measures in the city above all on the bridges, adding handrails not present on historical ones and mounting temporary or permanent ramps on them, always guaranteeing a correct balance between the preservation of cultural heritage and the effectiveness of measures.

This paper describes the works done so far to address accessibility, focusing in particular on those solutions that improved city liveability, in order to have a resident-friendly and not only tourists dedicated city.

Premessa

Venezia non è una città facile da vivere per le persone anziane che oggi rappresentano una percentuale molto alta degli abitanti, con un residente su quattro che ha oltre 65 anni di età [Gasparoli, Trovò, 2014].

I motivi che rendono difficoltoso per la popolazione anziana abitare a Venezia sono legati alle sue specificità: la morfologia urbana è costituita da 120 insule collegate da ponti, da calli e fondamenta aperte sui canali spesso prive di protezione, in una articolazione di spazi percorribile soprattutto a piedi in quanto il servizio pubblico di navigazione non riesce a collegare tutte le zone e gli spazi urbani.

Questo significa che le persone anziane si spostano, per ogni necessità (fare la spesa, andare dal dottore, etc.) e con ogni condizione atmosferica, prevalentemente camminando, incontrando sul loro percorso una serie di ostacoli rappresentati dalle peculiarità della città stessa.

Gli oltre 400 ponti che collegano le insule rappresentano la difficoltà maggiore, determinando un impedimento per il passaggio di persone con disabilità fisica e una limitazione per gli anziani a causa delle elevate pendenze e dei gradini che possono risultare scivolosi. Le fondamenta aperte sui rii possono invece causare il rischio di cadere in acqua per le persone ipovedenti, mentre le calli rivestite in lastre di trachite presentano in diversi casi pavimentazioni sconnesse in cui è possibile inciampare.

A fronte di tale condizione, propria della città, risulta importante permettere alle persone anziane di vivere gli spazi aperti, sia per ragioni di salute e per non perdere il rapporto con le stagionalità e il passare delle ore sia come occasione di relazione sociale e di scambio. L'abitudine a uscire di casa alimenta inoltre quei rapporti di vicinato che sono un'altra delle caratteristiche di una città in cui l'assenza di automobili rende meno netto il limite tra lo spazio privato e quello pubblico, permettendo ad alcune consuetudini della domesticità di prolungarsi oltre la soglia di casa.

Garantire l'autonomia di vita alla popolazione anziana all'interno di un ambiente urbano che possa nel contempo tutelarla significa limitare il ricorso ai centri di servizi per anziani autosufficienti e non [WHO, 2015]. In tal senso, se si considera che sempre più persone con età avanzata resteranno in futuro a vivere nelle loro abitazioni ricorrendo in misura inferiore alle strutture dedicate -dagli ultimi dati Istat del 2013 emerge che alla domiciliarità ricorrono 2,5 milioni di anziani, mentre nelle strutture ne trovano assistenza poco più di 278.000 [Falasca, 2017]- la creazione o il recupero di spazi urbani aperti *age-friendly* diventa una delle sfide principali delle nostre città [Bosia et al., 2017].

Le città stesse hanno necessità che venga mantenuto un tessuto sociale eterogeneo e che le persone anziane non abbandonino i centri storici, svolgendo in questo modo un ruolo di presidio dello spazio urbano che è alla base della creazione del senso di

comunità [Francis et al., 2012]. Questa funzione è ancora più evidente nelle città storiche del Mediterraneo in cui la socializzazione può usufruire degli spazi esterni come luoghi della condivisione e, a Venezia, dove in alcune zone meno centrali rispetto a quelle affollate di turisti, vi è ancora la consuetudine di chiacchierare fuori dall'uscio di casa.

Una ricerca in corso presso l'Università Iuav di Venezia ha eseguito uno studio sulle condizioni di accessibilità ambientale della città con lo scopo di redigere un atlante degli interventi realizzati negli ultimi venti anni per rendere la città fruibile da tutti [Guidolin, Tatano, 2016] e di sviluppare un sistema interattivo consultabile da pc o smartphone che, individuando il percorso privo di barriere e più agevole da seguire una volta stabilita una meta, consenta di muoversi senza incontrare ostacoli.

Verso una città accessibile e sicura per tutti

La città dispone di due viabilità complementari, una d'acqua e una di terra, che interferiscono costantemente sulla forma e sull'uso degli spazi aperti. Ognuna delle due viabilità è stata negli anni resa più accessibile, attrezzando i servizi di navigazione pubblica e realizzando una serie di opere per garantire l'accessibilità di alcuni ponti e



Figura 1. Esempio di spazio urbano utilizzato come luogo di incontro da parte della popolazione anziana. La zona si trova al di fuori degli itinerari turistici, ma in prossimità di una chiesa e di una sede universitaria costantemente frequentata [Foto 2018].

migliorare la fruibilità di gran parte degli stessi.

Gli interventi messi in atto dall'amministrazione comunale hanno riguardato in particolare la progettazione di rampe da collocare sui ponti esistenti e la predisposizione di corrimano, originariamente non presenti sui manufatti storici.

Sui ponti, l'amministrazione comunale è intervenuta con modalità diverse a seconda della situazione: costruendone di nuovi dotati sia di gradini che di rampe; realizzando rampe sovrapposte ai manufatti originari per garantire la reversibilità dell'operazione; utilizzando le strutture temporanee della Venicemarathon –una importante gara podistica che viene effettuata ogni anno– mantenendole in esercizio più a lungo rispetto alla necessità della maratona. Un'ulteriore scelta tecnica è stata quella di operare con rampe a gradino agevolato, una soluzione sperimentale che fornisce una alternativa alla rampa tradizionale con pendenza dell'8%, sostituendo all'inclinazione uniforme una serie di gradini caratterizzati da una pedata allungata e in pendenza, collegati da uno smusso o da un profilo triangolare che prende il posto dell'alzata [Arenghi, 2012]. Queste soluzioni consentono alle persone in carrozzina di superare i ponti e facilitano la fruibilità a chiunque abbia difficoltà di movimento, oltre a essere utili al trasporto di trolley dei turisti e carrelli della spesa.

Quest'ultima funzione potrebbe apparire residuale in una città qualsiasi, ma non lo è affatto a Venezia e in particolare per le persone anziane che trovano nel carrello un sostegno alla deambulazione e il modo per non dover sostenere il peso delle borse anche per lunghi percorsi, dal momento che la scarsa presenza di popolazione locale



Figura 2. Esempi di ponti accessibili: a sinistra le rampe temporanee della Venicemarathon; a destra il ponte Contarini con installate piccole rampe di raccordo utili per il superamento con carrelli della spesa.

e l'aumento dei turisti ha fatto scomparire i negozi di vicinato e favorito l'apertura di piccoli supermercati collocati vicino alle arterie più trafficate. Ma anche trascinare un carrello su un ponte, sorreggendosi al corrimano, è una operazione fisicamente faticosa. Proprio da queste evidenze è nata una soluzione inedita che non risolve l'accessibilità per le persone in carrozzina, ma migliora la fruibilità quotidiana di molti. Sul ponte Contarini, un ponte di legno costruito agli inizi del XVIII secolo, sono state collocate delle rampette di raccordo tra le alzate che consentono il trascinarsi in continuità di piccoli mezzi su ruote, garantendo la piena percorribilità a tutti gli altri utenti.

In corrispondenza delle 15 alzate di ognuna delle due rampe sono stati collocati elementi di forma prismatica a base triangolare, antiscivolo e luminescenti per garantire una facile individuazione.

Prima ancora che essere accessibili alle persone con disabilità fisica, i ponti devono infatti garantire una corretta e sicura fruibilità e non sempre questa necessità trova risposta nei manufatti originari dal momento che in molti casi essi sono caratterizzati da pendenze molto elevate. La presenza dei parapetti costituisce un elemento di protezione determinante per le cadute dall'alto, ma non è sufficiente ad aiutare quanti abbiano necessità di un sostegno, dato che la larghezza delle bande, con eccezione dei parapetti in ferro, non garantisce una impugnatura ergonomica.

Per questo motivo, l'Amministrazione, insieme alla Soprintendenza, ha avviato un programma per la collocazione di corrimano in gran parte dei ponti, definendo una serie di criteri di progettazione che tengono conto delle normative e delle specificità veneziane [Comune di Venezia, 2016].

La protezione delle rive per le persone non vedenti o ipovedenti è invece una questione più complessa in quanto non è ipotizzabile l'installazione di parapetti lungo tutte le



Figura 3. Esempi di ponti in legno e in muratura su cui sono stati installati corrimano in acciaio per facilitarne il superamento.

fondamenta, né il posizionamento di segnaletica podotattile a terra che comunichi il pericolo. Il disegno tradizionale delle pavimentazioni dispone già di una caratteristica utile all'identificazione del limite delle rive: il bordo esterno è realizzato in pietra d'Istria che con il suo colore bianco contrasta con il grigio della trachite con cui è lastricato il resto delle fondamenta, così come avviene con i gradini dei ponti, consentendo la leggibilità del limite nel primo caso e del dislivello nel secondo [Baracco, 2016].

Nel 2006, un documento del Comune ha indicato alcune strategie di intervento rivolte alla disabilità visiva orientate in due direzioni: tutelare dal rischio di cadute in acqua e migliorare l'orientamento e la mobilità [Comune di Venezia, 2006].

Per il primo obiettivo sono stati eseguiti alcuni interventi tra i quali il ripristino dei cancelletti originariamente presenti sulle rive, in corrispondenza dei punti di approdo. In prossimità di alcune rive è stata inoltre predisposta una segnaletica podotattile per evidenziare la presenza del pericolo, realizzata utilizzando masegni di trachite uguali a quelli normalmente impiegati nella pavimentazione di calli e fondamenta, lavorati in modo da riportare il disegno di bolli in rilievo, simbolo che comunica il messaggio di arresto per pericolo.

Le indicazioni sono volte a rispettare sia le consuetudini di utilizzo degli abitanti sia il possibile pericolo. Le rive consentono infatti a chi possiede una barca di raggiungerla da terra: è quindi importante riuscire a garantire il permanere di un utilizzo tradizionale con la necessità di protezione delle persone ipovedenti o non vedenti che si muovono con l'ausilio del bastone bianco.

Per il secondo obiettivo, gli interventi hanno riguardato la collocazione di segnaletica podotattile per evidenziare la presenza di situazioni urbane significative come alcuni approdi del servizio di navigazione o la comunicazione con il terminal automobilistico di piazzale Roma.

Nel 2017 è stata avviata una nuova operazione finalizzata alla realizzazione di piccole rampe per il superamento di dislivelli di modesta altezza o di gradini isolati per permettere una maggiore facilità di spostamento a chi utilizza mezzi su ruote come carretti dei trasportatori, passeggini o carrozzine per persone con disabilità. Questi interventi, appartenendo al disegno della quota di terra, vengono realizzati in muratura e rivestiti con lastre di trachite e bordi in pietra d'Istria, senza la necessità di installare parapetti o corrimano, dando così continuità alla pavimentazione. È un cambiamento silenzioso e quasi impercettibile ma in grado di semplificare gli spostamenti a breve raggio, aggiungendo un tassello importante nel superamento dei dislivelli.

Conclusioni

Gli interventi descritti hanno reso la città più accessibile e nel contempo si pongono in linea con i principi dell'*Healthy city*, termine che identifica una città 'sana' tesa a mi-



gliorare i propri ambienti fisici e sociali come risorsa della comunità, in grado di costituirsi quale gruppo di sostegno per la salute pubblica [WHO, 1998]. Ma per realizzare una città sana bisogna innanzi tutto poterla vivere a pieno, questione che a Venezia, sopraffatta dalla monocultura del turismo [Settis, 2014, p. 12] non è scontata. Calli e corti vengono quotidianamente occupate da migliaia di turisti che reclamano la loro parte di bellezza, opponendo due modalità funzionali inconciliabili date le dimensioni dello spazio a disposizione.

In questa battaglia per la sopravvivenza della normalità, le persone anziane cercano di ritagliarsi luoghi di incontro accessibili, sicuri, ma non residuali.

È importante comprendere però "quali siano le caratteristiche che il contesto urbano deve assumere perché l'anziano autosufficiente possa conservare la libertà economica, l'autorità e il rispetto di chi lo circonda, l'autonomia, la dignità e le connessioni sociali necessari, da un lato per il suo benessere e dall'altro per la sua capacità di concorrere alla creazione di ricchezza e benessere individuale e collettivo" [WHO, 2007]. In questo scenario, Venezia, città dalle peculiarità uniche e complesse, può svolgere un ruolo di guida verso nuove politiche e soluzioni tecnologiche per rendere altre città, specie se storiche, più *age friendly* senza per questo stravolgere il disegno e il volto degli spazi urbani. Anzi, proprio aumentandone la fruibilità anche da parte delle persone anziane, si instaura un processo di salvaguardia dell'ambiente urbano fatto di memorie, vicinanze, relazioni.

Molti degli indicatori chiave individuati dall'OMS per monitorare e valutare gli ambienti urbani a misura di anziano [WHO, 2015] risultano già soddisfatti grazie al lavoro condotto sul tema dell'accessibilità, tuttavia la situazione può ulteriormente migliorare consolidando le opere architettoniche e sviluppando micro interventi atti a rigenerare spazi 'aperti' trasformandoli in spazi 'urbani' per essere vissuti da tutte le componenti sociali.

Bibliografia

- Arenghi, A. (2012). "Accessibilità ai beni architettonici: il caso della rampa a gradino agevolato per i ponti di Venezia", in Garofalo, I., Conti, C. (a cura di). *Accessibilità e valorizzazione dei beni culturali. Temi per la progettazione di luoghi e spazi per tutti*, Franco Angeli, Milano.
- Baracco, L. (2016). *Barriere percettive e progettazione inclusiva. Accessibilità ambientale per persone con difficoltà visive*, Erickson, Trento.
- Bosia, D. et al. (2017). "Age-friendly cities: public and private space" in *Techne* n. 14, pp. 319-327. Disponibile da: <http://www.fupress.net/index.php/techne/article/view/20834> (Consultato il: 16.07.2018).
- Comune di Venezia, (2016). *Criteri di progettazione per la collocazione di nuovi corrimano sui ponti in muratura di Venezia*.

- Comune di Venezia, (2006). *Piano di eliminazione delle barriere architettoniche, Disabilità visiva del centro storico, Interventi di eliminazione delle barriere architettoniche per i disabili visivi. 2° fase di sperimentazione.*
- Falasca, C. (2017). *Domiciliarità e residenzialità per l'invecchiamento attivo*; report AUSER. Disponibile da: <http://www1.auser.it/books/domiciliarita-e-residenzialita-per-linvecchiamento-attivo/> (Consultato il: 17.07.2018).
- Francis, J., Giles-Corti, B., Wood, L.J. and Knuiiman, M. (2012). "Creating sense of community: The role of public space", *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 32, No. 4, pp. 401-409.
- Gasparoli, P., Trovò, F. (2014). *Venezia fragile. Processi di usura del sistema urbano e possibili mitigazioni*, Altralinea, Firenze.
- Guidolin, F., Tatano, V. (2016). *Durabilità e patrimonio. Accessibilità urbana a Venezia*, Mimesis, Milano.
- Settis, S. (2014). *Se Venezia muore*, Einaudi, Torino.
- WHO (1998). *Health Promotion Glossary*, voce Health Cities, p. 13, WHO/HPR, Geneva, CH.
- WHO (2015). *World Report of ageing and health*, Disponibile da: apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186463/9789240694811_eng.pdf;jsessionid=37D649443E7FD88F14C2A-D4C3D2CEC43?sequence=1 (Consultato il: 09.09.2018).
- WHO (2007). *Global age-friendly cities: a guide*, Disponibile da: www.who.int/ageing/publications/GlobalAge_friendly_cities_Guide_English.pdf (Consultato il: 09.09.2018).
- WHO (2015). *Measuring the age friendliness of cities. A guide to using core indicators*, Disponibile da: apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/203830/9789241509695_eng.pdf?sequence=1 (Consultato il: 09.09.2018).