

L’area tematica “Mobilità sostenibile” si è articolata in 5 workshop:

1. Mobilità sostenibile e futuro delle città (Nico Savarese coord.)
2. Isole ambientali: progettazione paesaggistica e normativa tecnica (Paolo De Angelis coord.)
3. La città dei bambini: scuole e spazi pubblici (Domenico Cecchini coord.)
4. Mobilità lenta: itinerari urbani ed extra-urbani (Roberto Pallottini coord.)
5. INU per Jane’s Walk (Ambra Silorata, Roberta Calcina, Gaetano Manuele coord.)

Ad essa è afferto inoltre il seminario organizzato dalla Community dell’INU “Città accessibili” (Iginio Rossi coord.).

Premessa

L’organizzazione della mobilità ha un ruolo determinante nell’assetto della città, sia a livello funzionale che morfologico. La parte quantitativamente preponderante dello spazio pubblico è infatti costituita dalle infrastrutture per la mobilità meccanizzata delle persone e delle merci, ed in particolare dalla rete stradale, con effetti viepiù negativi sulla qualità della vita, sulla sostenibilità ambientale delle modalità di spostamento e sulla struttura urbanistica e paesaggistica delle città. La ristrutturazione della mobilità urbana, attraverso una differente ripartizione delle modalità di spostamento e di trasporto, rappresenta dunque uno degli obiettivi principali della rigenerazione urbana e del futuro assetto delle città.

Per quanto riguarda in particolare il nostro Paese, si è determinato col tempo un gap crescente tra la pianificazione urbanistica e trasportistica (peraltro non integrate tra loro) delle aree urbane e metropolitane da una parte e l’attuazione concreta dei piani dall’altra. Ciò comporta anche una considerevole crescita degli investimenti necessari a colmare tale gap. Alcune delle strategie più efficaci per rispondere a tale situazione sono state messe in campo da città di media grandezza, progettando interventi a scala locale ma in grado di determinare effetti generali a scala urbana (progetti di territorio).

A parte queste considerazioni di carattere generale, le principali indicazioni che emergono in maniera convergente dai singoli workshop, sono così sintetizzabili.

(1) Necessità di riequilibrare la composizione percentuale delle modalità di spostamento dell’utenza, che in Italia e specie nelle aree urbane, appare drammaticamente sbilanciata a favore del trasporto privato individuale. Questo significa incentivare modalità alternative di trasporto: pedonale e ciclistico innanzi tutto, potenziando fortemente e contestualmente il trasporto pubblico locale.

(2) Il successo del ricorso a modalità alternative di trasporto dipende, in primis, dalla creazione di reti ad esse dedicate, integrate a livello urbano e territoriale, piuttosto che dalla realizzazione di interventi sporadici, isolati e localizzati. Questo implica una visione di medio/lungo termine, attuabile gradualmente, ma attraverso interventi strategici, che diverse buone pratiche mostrano essere le più efficaci, come già rilevato in premessa.

(3) Poiché le modalità di spostamento di persone e cose, specie nelle grandi aree urbane e metropolitane, sono il più delle volte multiple e multiscalari, i nodi intermodali, in funzione del cambio di scala e di modalità di trasporto, rivestono un’importanza determinante. Particolare rilevanza avranno quindi i nodi intermodali dedicati allo scambio tra modalità di trasporto alternative (biciclette

e pedoni) e motorizzate, fra trasporto pubblico e privato, tra mobilità lenta e veloce, tra reti urbane e reti territoriali.

(4) La realizzazione delle infrastrutture per una nuova mobilità urbana e territoriale deve essere accompagnata dalla realizzazione di attrezzature e di servizi, sia materiali che immateriali, per una fruizione ottimale delle infrastrutture stesse. Se nelle aree urbane questo significa dotare la rete di servizi essenziali al suo funzionamento (ad esempio estendendo il concetto di <stazione> a tutte le diverse modalità di trasporto), in aree extra-urbane questo significa creare aree attrezzate per la sosta, la ristorazione, il gioco, l'informazione, l'assistenza ed altro ancora. Per quanto riguarda i servizi immateriali i sistemi intelligenti di trasporto (ITS) devono essere pensati e adattati alle modalità alternative di spostamento urbano e territoriale (e quindi anche in funzione turistica).

(5) Tutte le indicazioni precedenti devono essere inquadrare in nuovi modelli complessivi e sistemici di ristrutturazione urbanistica e trasportistica delle aree urbane. Uno dei modelli più interessanti proposti è quello del ripensamento e della riorganizzazione fisica delle città separando nettamente i canali del traffico motorizzato dalle aree destinate allo svolgimento delle attività e delle funzioni urbane, residenziali ed extra-residenziali. Il concetto di "Isola Ambientale" (secondo la terminologia dalla normativa vigente) si basa infatti su vari criteri tecnici, ambientali e paesaggistici, che modificano radicalmente le modalità di fruizione dello spazio pubblico, privilegiando la mobilità "lenta", le utenze "deboli", la qualità paesaggistica dello spazio pubblico.

(6) I concetti di <accessibilità>, <inclusività>, <sicurezza> *per tutti* divengono preminenti in una riorganizzazione complessiva dello spazio pubblico e possono essere soddisfatti solo nell'ambito di un modo diverso di progettarne la configurazione, coinvolgendo direttamente residenti ed utenti. Si tratta di passare dal concetto di <partecipazione> a quello di <co-progettazione>. In questo modo non solo viene esaltato il senso identitario dei luoghi da parte dei loro utilizzatori, ma se ne garantisce la gestione e la manutenzione in maniera più efficiente ed efficace.

(7) Nel percorso progettuale ed attuativo caratterizzato dai punti precedenti grande importanza riveste l'azione svolta dalle amministrazioni pubbliche e da stakeholders a vario titolo coinvolti, per modificare i comportamenti dell'utenza. In questo senso l'attività di formazione è destinata a ricoprire, a tutti i livelli, una rilevanza crescente e indispensabile: non solo rispetto all'utenza, ma anche rispetto agli operatori tecnici ed amministrativi preposti alla progettazione, realizzazione e gestione degli interventi sullo spazio pubblico.

(8) Una rilevanza tutta particolare, rispetto a tutti i punti indicati, riveste la problematica del rapporto tra scuole e spazi pubblici ed in particolare per quanto riguarda:

- la formazione dei bambini, mirata, tra l'altro, a valorizzarne l'autonomia, la conoscenza e l'intelligenza nel rapportarsi alla città;
- l'accessibilità e la sicurezza nella pratica degli spostamenti, con particolare riguardo a quelli casa/scuola;
- la qualità degli spazi interni ed esterni alla scuola: spazio pubblico a misura di bambino deve essere un criterio generalizzato e non applicato in maniera puntuale e delimitata, quasi ghettizzante;
- la scuola deve aprirsi maggiormente rispetto alla collettività che ne fruisce ed all'ambiente circostante, favorendo le potenzialità conoscitive e relazionali dei bambini.

(9) Le tematiche legate alle nuove tecnologie per il trasporto (energia elettrica, guida automatica, sistemi intelligenti di trasporto) sono state solo marginalmente trattate, in quanto incontrano valutazioni spesso contrastanti, che richiedono ulteriori approfondimenti.