

Biennale Spazio Pubblico 2021

stato di avanzamento della ricerca - maggio 2021

UNA CITTA', UN QUARTIERE, PROVE DI PROSSIMITA' IL CASO DI STUDIO DI BOLOGNA

un invito

L'associazione Biennale dello Spazio Pubblico ha proposto Bologna come uno dei casi di studio per la ricerca sui servizi di prossimità. Il Comune di Bologna e la Fondazione Innovazione Urbana hanno accettato volentieri l'invito in quanto da tempo esploravano i temi delle dotazioni territoriali, dell'accessibilità ai servizi, della dimensione di prossimità della città, provando a declinarli recentemente nel nuovo Piano Urbanistico Generale, oggi in corso di approvazione. Inoltre il confronto con altre città è sempre stato considerato fondamentale sia dall'Amministrazione che

dalla Fondazione e l'occasione del dibattito nazionale organizzato dalla Biennale dello Spazio Pubblico può ulteriormente aiutare a innescare processi di rinnovamento delle politiche urbane.

La proposta prevedeva la collaborazione con Systematica, società che studia l'impatto della mobilità nelle città, con l'obiettivo di proporre soluzioni innovative, servendosi in particolare di un proprio ramo dedicato alla ricerca, Transform Transport. Questa collaborazione è stata per noi di grande stimolo, permettendoci di avvalerci della loro esperienza nell'analisi dei dati sulle caratteristiche territoriali, demografiche e di mobilità.

una riflessione avviata sugli standard urbanistici

Il Comune ha avviato la discussione sul nuovo Piano Urbanistico Generale (previsto dalla legge urbanistica dell'Emilia-Romagna 24/2017) nel 2018, proprio quando correva il cinquantenario del Decreto Ministeriale 1444/1968 che ha introdotto nel quadro normativo italiano gli "standard urbanistici". Considerando necessaria ed urgente una riflessione sugli esiti e sull'attualità di quella tecnica di pianificazione, il Comune ha contribuito ai dibattiti aperti da diversi soggetti culturali (associazione Eddyburg, Società Italiana degli Urbanisti e Istituto Nazionale di Urbanistica) per la revisione della norma da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La riflessione bolognese parte dal riconoscimento della grande opportunità offerta dalle aree acquisite e dalle attrezzature costruite nella stagione degli standard urbanistici, seguendo un'evoluzione normativa regionale che ha accostato agli elementi quantitativi della fase iniziale, elementi via via più attenti alla qualità. Il riconoscimento del valore di "centralità urbana" a molti servizi presenti in città come attestazione del ruolo svolto e delle sinergie che si creano dalla loro connessione è stato un passaggio importante, contenuto nel Piano strutturale del 2008. L'accompagnamento delle scelte di pianificazione e programmazione dei servizi con laboratori di partecipazione e discussione pubblica ha consentito anche di riconoscere le qualità di innovazione sociale proprie delle pratiche d'uso di questi beni comuni, sempre più importanti per politiche di collaborazione tra amministrazione e cittadini. L'insieme di attività e riflessioni hanno pertanto portato a identificare i vecchi standard come una parte significativa nel processo di reinfrastrutturazione urbana, perché le attrezzature hanno la necessità di essere rinnovate per poter rispondere a nuove esigenze, valorizzando una identità che è eredità storica della cit-

tà. Il rinnovato ruolo degli "standard" deve oggi rispondere ad esigenze di benessere ambientale e di resilienza del sistema urbano, di accessibilità sostenibile, di inclusione sociale.

il Piano Urbanistico Generale in corso di elaborazione

Il Piano urbanistico generale ha enfatizzato la caratteristica di Bologna di essere città "disegnata per le persone" e ha confermato questo atteggiamento anche come obiettivo per il futuro, proponendo una visione di città "sempre più sostenibile e inclusiva, capace di attirare imprese, lavoro, giovani, famiglie". Tra le strategie proposte per realizzare i tre grandi obiettivi dedotti dalla visione (una città resiliente, abitabile e inclusiva, attrattiva e al lavoro), il Piano ha individuato la necessità di garantire la diffusione di una rete equilibrata di attrezzature e servizi di qualità e di ridisegnare gli spazi della città, con particolare riferimento agli spazi pubblici (piazze e aree pedonalizzate, parchi e orti, edifici) e allo spazio stradale per garantire accessibilità, comfort, sicurezza.

In particolare il Piano intende garantire a tutte e a tutti la possibilità di raggiungere a piedi una ampia gamma di servizi e luoghi per la vita in pubblico: è richiesto sia al Comune stesso di rafforzare infrastrutture e servizi favorendo policentrismo e accessibilità e di promuovere nuovi modelli di prossimità; sia agli interventi urbanistici che prevedono l'insediamento di funzioni residenziali, di garantire l'accessibilità degli abitanti ai servizi di prossimità. Il funzionamento "policentrico" della città è stato particolarmente apprezzato in occasione della pandemia. In questo periodo infatti si sono manifestati eventi e comportamenti molto particolari per le nostre città, che hanno messo alla prova le qualità di resilienza legate alla dimensione di prossimità all'abitare, all'accessibilità a servizi considerati sempre più indispensabili (si pensi a quelli legati alla salute o al commercio).

Per "servizi di prossimità" il Piano ha con-

siderato attrezzature pubbliche e servizi a gestione privata o pubblica. Per definire la condizione di accessibilità ottimale il Pug ha ipotizzato che questi servizi debbano essere raggiungibili a piedi o con il trasporto pubblico da ogni edificio abitato o reso abitabile, con distanze massime prefissate dalla norma.

I ragionamenti sull'accessibilità ai servizi convergono sulle strategie del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, approvato dalla Città Metropolitana nel 2019, che intende mettere le persone al centro del sistema dei servizi di trasporto pianificati, puntando ad incidere sullo stile di vita in relazione alle pratiche di mobilità. La vivibilità e la qualità urbana sono considerate obiettivo fondamentale, da realizzarsi aumentando gli spostamenti percorsi a piedi, gli spazi pedonali, gli spostamenti in bicicletta, gli spostamenti con il mezzo pubblico, realizzando un completo abbattimento delle barriere nella prospettiva dell'accessibilità universale.

Oltre alle strategie valide a livello urbano, il

Piano ha previsto strategie locali per riconoscere luoghi privilegiati della vita pubblica e le sinergie che si stabiliscono tra loro (le "centralità" cui avevamo accennato sopra, già definite nel precedente piano urbanistico del 2007 ma verificate con la consultazione di Quartieri e cittadini nel 2019) e per completare e rafforzare il sistema di infrastrutture (grigie, verdi e blu) che li connette. Le strategie locali sono state descritte per ventiquattro parti di città caratterizzate dalla presenza di riconoscibili relazioni spaziali, funzionali e ambientali e divenute riferimento territoriale condiviso per gli abitanti.

un lungo percorso di ascolto sui temi della prossimità

Le strategie locali del Piano fanno riferimento al percorso di ascolto intrapreso negli ultimi anni dalla Fondazione Innovazione Urbana. Dopo i processi partecipativi realizzati negli ultimi quindici anni a Bologna, la Fondazione in stretta collaborazio-



ne con il Comune di Bologna, ha individuato nei Laboratori di Quartiere lo strumento stabile per supportare e favorire l'ascolto dei cittadini e la realizzazione di iniziative civiche. I Laboratori sono spazi stabili di confronto e decisione che coinvolgono in modo trasversale i cittadini e le comunità nel territorio promuovendo un lavoro di rete, utilizzando risorse formali e informali per attivare sinergie attraverso cui sperimentare un nuovo approccio alle politiche pubbliche basato sulla prossimità.

Se da un lato il termine "prossimità" si riferisce alla scala fisica in cui operano i Laboratori di Quartiere, dall'altro fa riferimento allo sforzo e alla volontà di mettere al centro delle scelte pubbliche il capitale sociale e umano. La dimensione di prossimità valorizza e attiva reti di discussione ed esperienze, cercando di individuare strumenti e innovazioni amministrative in grado di abilitare il potenziale civico per proporre nuovi modelli di gestione della città. I Laboratori diventano così il campo di sperimentazione di un processo aperto, che si alimenta della pratica e che vuole instaurare un filo diretto tra bisogni e politiche pubbliche.

I Laboratori di Quartiere, attivati a partire dal 2017, hanno carattere territoriale e/o tematico e sono organizzati in quattro fasi che vanno dall'allineamento interno all'Amministrazione, al coinvolgimento dei "corpi intermedi", al coinvolgimento a diverse intensità di tutti i cittadini fino all'esecuzione e monitoraggio dei progetti. Elementi di innovazione dei Laboratori sono: l'organizzazione radicata e multidisciplinare dello staff; la scelta dei territori sulla base di dati e analisi integrata delle risorse attive sul territorio; l'uso complesso di diversi linguaggi e media; un ingaggio diffuso, la creazione e il rafforzamento delle relazioni e la cura delle comunità; l'attivazione di processi di scambio e apprendimento reciproco tra amministrazione - comunità e terzo settore - individui; l'apertura costante e l'abilitazione di spazi di sperimentazione, autonomia e protagonismo delle comunità. All'interno di questo scenario, nel corso del 2019-2020 la Fondazione per l'Innovazione Urbana ha accompagnato il percorso

di revisione e approvazione del Piano Urbanistico Generale, attraverso un processo di ascolto e coinvolgimento dei cittadini. Sono state proposte ai cittadini e agli stakeholder diverse modalità di partecipazione e scambio: all'interno dei Laboratori di Quartiere con momenti dedicati, passeggiate di quartiere, la compilazione di un questionario, laboratori tematici di approfondimento; un percorso di comunicazione formale e informale ha accompagnato il processo. Sul lungo termine, l'obiettivo è quello di sviluppare una modalità di ascolto strutturata nel tempo attraverso la quale periodicamente validare, arricchire e implementare le strategie locali del Piano. Lo strumento è infatti pensato per essere aggiornato nel corso del tempo.

I Laboratori di Quartiere sono stati attivati anche nel 2020 nonostante il verificarsi della pandemia di Covid-19, utilizzando metodi e tecniche della ricerca qualitativa e partecipata e avvalendosi di strumenti e tecnologie digitali (cercando di garantire comunque un elevato livello di accessibilità alle azioni di ascolto). Alla luce dei forti impatti socio-economici della crisi pandemica, lo sforzo della Fondazione, coordinato con quello di Amministrazione e Quartieri, ha inteso condividere la vicinanza delle Istituzioni in un momento di forte difficoltà, investigare gli effetti delle misure di lock-down sulle attività civiche, economiche, sociali e culturali dei quartieri, mappare i bisogni territoriali al fine di formulare proposte per il periodo di emergenza e per le politiche urbane del prossimo futuro della città.

esperienze di riferimento

La ricerca è iniziata con lo studio condotto da Systematica e da un gruppo di lavoro INU-Giovani su esperienze nazionali ed internazionali, sia approfondendo la riflessione teorica alla base dell'operatività, sia mettendo a confronto il livello di pedonalità (accessibilità, comfort, sicurezza, attrattività) di varie città. I progetti in corso nelle città di Barcelona (progetto Superilla), Paris (la Ville du ¼ h) e Milano (progetto La città

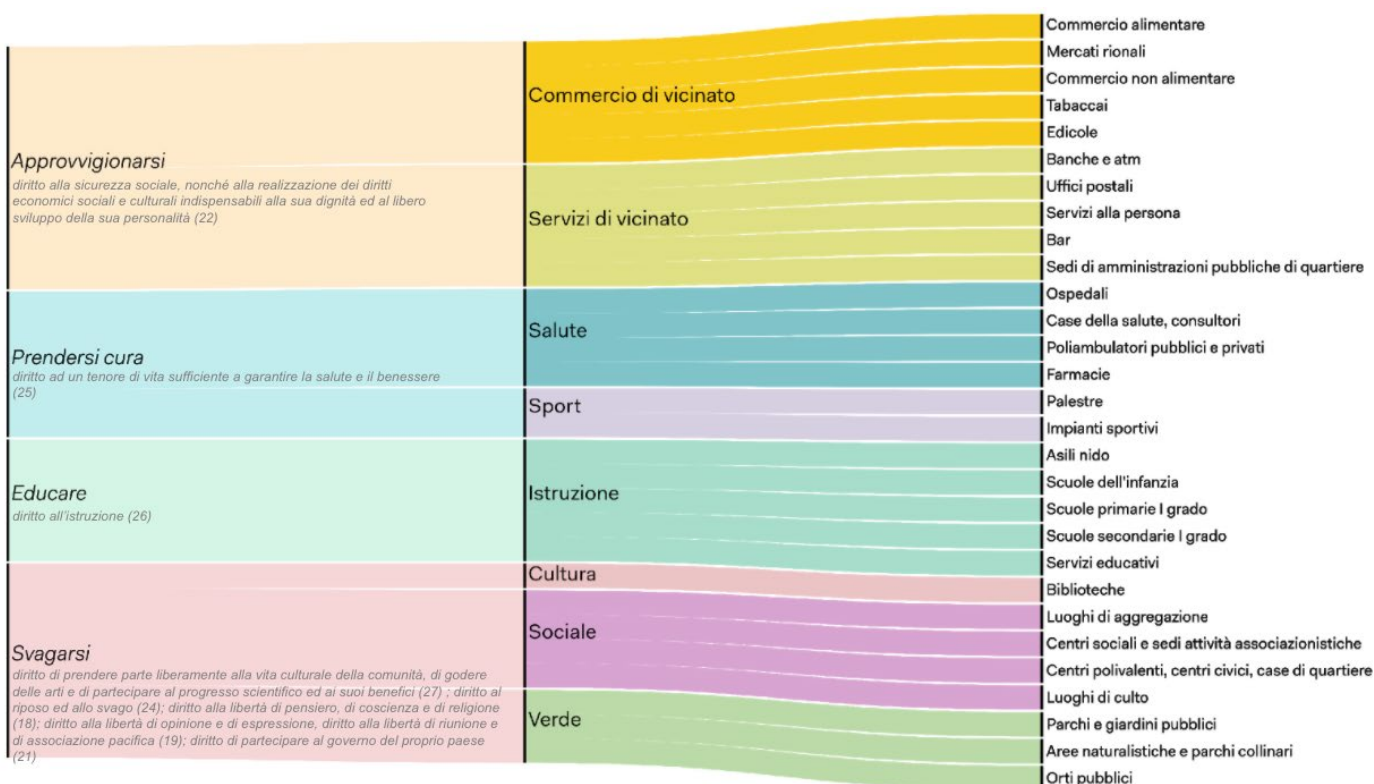
intorno), messi a confronto con altre esperienze già realizzate a New York (2007), Portland (2010), Alghero (2015), Torino (2017-8), Melbourne (2017), descrivono un campo di riflessione e pratica significativo e in pieno movimento, all'interno del quale collocare la ricerca. Tutte queste esperienze hanno in comune la volontà di coniugare la presenza diffusa nelle città di luoghi di offerta di servizi con la loro accessibilità a piedi (camminabilità). Gli oggetti della ricerca sono quindi sempre duplici: da una parte l'offerta di servizi (quindi funzioni e luoghi), dall'altra il carattere delle connessioni tra abitazioni e luoghi dell'offerta di servizi (quindi distanze e tempi, ma anche comfort, sicurezza, piacevolezza).

verifica delle attrezzature a servizio della comunità

Dalle esperienze di riferimento emerge come le funzioni di prossimità ritenute essenziali siano variabili a seconda dei casi, perché derivano da diverse visioni della cit-

tà e dei suoi obiettivi. Le funzioni rilevate nei casi esaminati per la ricerca da Systematica sono una quarantina, aggregate in nove categorie. La ricerca ha quindi verificato l'appropriatezza di queste classificazioni nel caso di Bologna. Oltre a considerare la classificazione delle "dotazioni territoriali" definite dalla legge urbanistica regionale (per poter mantenere la utilizzabilità delle banche dati già disponibili e la confrontabilità con gli strumenti di pianificazione), abbiamo valorizzato il confronto con i casi studio (e in particolare con quello di Paris, che ci è sembrato particolarmente accurato in questa definizione), e il punto di vista fondamentale dei diritti umani (come sanciti dalla Dichiarazione universale delle Nazioni Unite, 1948).

Il raccordo tra questi punti di vista ci ha portato ad una classificazione di 29 tipologie di luoghi per l'offerta di servizi, aggregati in otto categorie, che fanno riferimento a quattro grandi "funzioni sociali urbane" (nella definizione di Carlos Moreno per Paris) messe in relazione ai "diritti umani". Ad



esempio, seguendo questa logica, un bar (luogo di offerta di servizi) è un servizio di vicinato (categoria di analisi per la prossimità) che consente di svolgere la funzione sociale urbana dell' "approvvigionamento", che è legata ai diritti di sicurezza sociale, nonché alla realizzazione dei diritti economici sociali e culturali indispensabili alla dignità e al libero sviluppo della personalità dell'uomo (art.22 Dichiarazione Universale).

In questo modo le quattro grandi funzioni ("approvvigionarsi di beni e servizi", "essere in forma", "apprendere" e "prosperare") descrivono i caratteri della prossimità, da considerare poi in maniera non disgiunta dai luoghi dell' "abitare" e del "lavorare", che non sono oggetto di specifica analisi nell'ambito di questa ricerca.

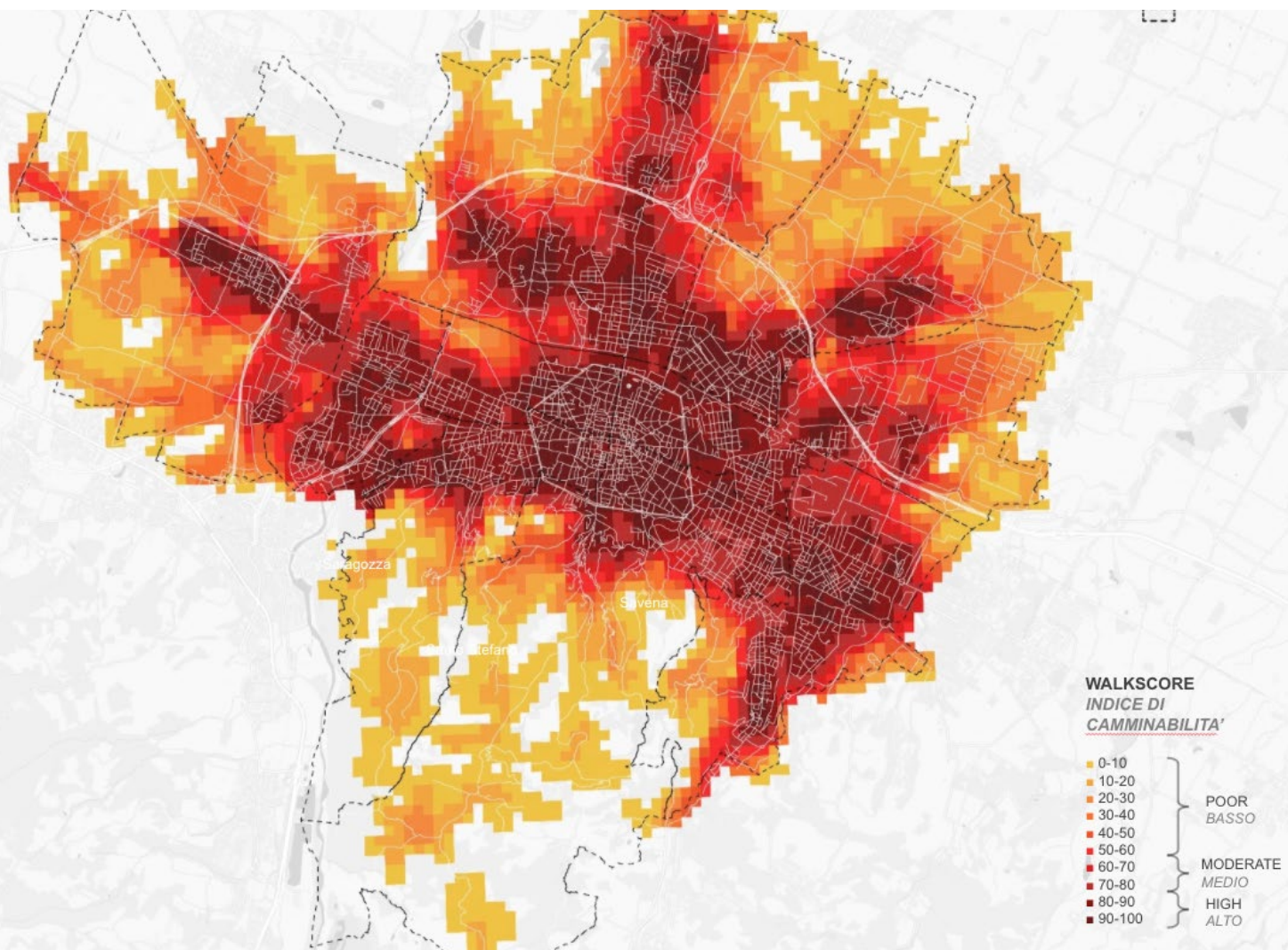
data analysis

Identificate le macrocategorie dei servizi di prossimità, Systematica ha provveduto a verificare la presenza di servizi rag-

giungibili in 5, 10, 15 minuti a piedi. L'immagine di Bologna che viene restituita è di una città dotata di molti servizi raggiungibili al massimo in 15 minuti in particolare all'interno del perimetro del territorio urbanizzato. Viene anche confermata l'importanza delle sinergie che si creano tra compresenze di servizi e la necessità di continuare a lavorare sui collegamenti tra le attrezzature presenti sul territorio.

Altra verifica importante condotta da Systematica è stata l'accessibilità per ogni macrotipologia di servizio e la mappatura del livello di camminabilità pensando ad un utente generico senza specificazione di età, genere o livello di autonomia. Emerge che oltre il 77% della popolazione bolognese vive in zone con alto potenziale di camminabilità.

In riferimento alla Biennale dello Spazio pubblico dedicata ai bambini e ai ragazzi, è stata effettuata una mappatura del livello di camminabilità dei servizi pensando ad un utente ragazzina/ragazzino che frequenta le scuole secondarie di primo grado. Si è



scelto di studiare la propensione alla mobilità attiva di tale fascia di età sia perché corrispondente alla completa autonomia di movimento in città sia perché sono presenti meno studi e percorsi di indagine.

Per eseguire l'analisi sono state prese in considerazione solo le funzioni urbane che interessano la fascia di età 11-14 anni assegnando un peso incrementale (da 1 a 3) a seconda dell'importanza della funzione considerata. Tra le funzioni più rilevanti sono state selezionate le scuole, le aree verdi e gli impianti sportivi per poi passare agli spazi di aggregazione ed infine ai servizi commerciali.

un approfondimento

La ricerca proseguirà poi con un approfondimento a scala locale di alcune zone di Bologna dove l'indice di camminabilità per un ragazzo delle scuole "medie" è stato rilevato basso o medio-basso. Tra gli istituti scolastici che sono risultati all'interno di contesti urbani con minore incentivo alla camminabilità per un ragazzo, ci si concentrerà su alcune realtà per proporre un coinvolgimento diretto dell'utenza.

Parallelamente si porteranno avanti analisi della connettività della maglia urbana al fine di identificare i percorsi più convenienti nei tragitti verso i servizi di prossimità presenti sul territorio, e di valutare tutte le alternative di percorsi nell'accessibilità ai servizi.

Sarà poi condotta un'analisi dell'incidenta- lità con l'obiettivo di evidenziare le condi- zioni di sicurezza della rete viaria della zona a cui potrà accompagnarsi l'identificazione di condizioni infrastrutturali (ostacoli visi- vi, velocità del traffico motorizzato, manu- tenzione delle infrastrutture) sulle quali sia necessario intervenire con misure puntuali. Infine sarà indagato il livello di piacevolezza dei percorsi analizzando la continuità degli itinerari, le dimensioni dei marciapie- di, l'esistenza di barriere architettoniche, la presenza di alberi lungo il percorso, la pos- sibilità di attraversare aree verdi, la presen- za di percorsi protetti come i portici, ecc...

Oltre all'approccio analitico sulla base dei dati in possesso dell'amministrazione, ver- ranno coinvolti i ragazzi per valutare il loro punto di vista. In particolare si cerca di indagare le condizioni di comfort e sicu- rezza percepite dai ragazzi nei tragitti ca- sa-scuola distribuendo un breve questio- nario agli studenti delle scuole secondarie di primo grado. Il format utilizzato si basa sulla Walkability checklist, strumento mes- so a punto e validato nel 2012 dal Dipar- timento dei Trasporti degli Stati Uniti. Tale strumento darà l'opportunità di confronta- re la realtà di Bologna con altre città che lo hanno già utilizzato.

Ulteriore contributo di indagine sulle mo- dalità di spostamento nei percorsi ca- sa-scuola è una tesi di laurea magistrale in Analisi dei processi Sociali - Città e terri- torio presso l'Università di Milano Bicocca. In collaborazione con la ricerca "Prove di prossimità" vengono intervistati i ragazzi di altre scuole secondarie di primo grado approfondendo le abitudini ed i tempi delle famiglie, i percorsi privilegiati, la percezio- ne di ostacoli, il riconoscimento di benefici della mobilità attiva, ecc

innovare i servizi

La concezione dei servizi di prossimità come elemento chiave dell'abitabilità della città porta alla riconsiderazione di alcune delle questioni che hanno portato nel tem- po alla organizzazione territoriale e alle modalità di gestione delle attrezzature che conosciamo oggi.

Vediamo alcune prime evidenze emerse dalla ricerca:

la necessità di una integrazione tra servi- zi che hanno diverse modalità di gestione, soprattutto nell'ambito della salute, dove la disponibilità di luoghi di cura pubblici e di spazi per la cura della salute non può non essere integrata con elementi propri dell'offerta privata (case di cura specializ- zate) e commerciale (farmacie);

l'importanza del verde come spazio non solo della connessione ecologica ma anche di quella sociale: i parchi non bastano,

servono strutture lineari di collegamento (dall'alberata stradale alla pista ciclabile verde, al percorso che beneficia dell'effetto dell'acqua etc...);

una rilettura delle attrezzature per l'istruzione in relazione ai reali bacini di utenza e alla concreta accessibilità per diversi tipi di studenti, che porta a ripensare le logiche amministrative di "stradario" o di "quartiere", spingendo alla verifica concreta e puntuale delle modalità di accesso per favorire la mobilità dolce;

il commercio di vicinato considerato sempre più come occasione di socialità e non solo di approvvigionamento;

le attrezzature culturali e sociali che sono sempre più ibridate e richiedono una nuova apertura ai cittadini di età diverse: cosa è una biblioteca oggi, chi la utilizza e come? cosa è una casa di quartiere, quali cittadini e quali attività deve poter ospitare in maniera soddisfacente?

In una accezione più ampia, l'accessibilità alle attrezzature non è però da riferirsi solo al tema della raggiungibilità fisica e spaziale, ma anche a quello dell'inclusione. In questa direzione sta già lavorando l'amministrazione comunale, con la redazione del Piano per l'inclusione universale, che promuove una visione di città che va al di là del mero abbattimento delle barriere fisiche all'attività motoria, riconoscendo il diritto di tutte le persone a usare la città nel pieno delle loro facoltà individuali. Anche il Piano adolescenza, redatto in collaborazione con il Dipartimento di Scienze dell'educazione dell'Università di Bologna, ha prodotto un importante quadro conoscitivo basato sull'analisi dei servizi dedicati e su molte interviste a ragazzi, famiglie e operatori; da questo strumento emergono dati importanti sulla rilevanza dello spazio pubblico, sulla necessità di adeguare le caratteristiche dei centri di aggregazione e dei luoghi della cultura.

innovare la macchina comunale

Emerge sempre più chiaramente l'importanza di un lavoro realizzato da team con competenze trasversali per la gestione nel

territorio dei servizi. All'interno dell'amministrazione comunale sono già presenti tavoli intersettoriali che lavorano su:

una mobilità scolastica sicura e sostenibile per la fascia di età delle scuole elementari per avviare linee di pedibus e definire una struttura organizzativa che coinvolga i Quartieri e assicuri l'informazione, la motivazione e l'operatività per proseguire nel tempo i pedibus;

il superamento delle barriere architettoniche e l'accessibilità universale agli spazi della città;

l'impegno nelle politiche di promozione della salute sviluppando e diffondendo il movimento delle Città Sane;

l'individuazione di nuove figure professionali ("agenti di prossimità") che siano presenti nelle Case di Quartiere, nelle Case della Salute, nelle biblioteche e in altri presidi territoriali per favorire relazioni costanti e scambi di comunità;

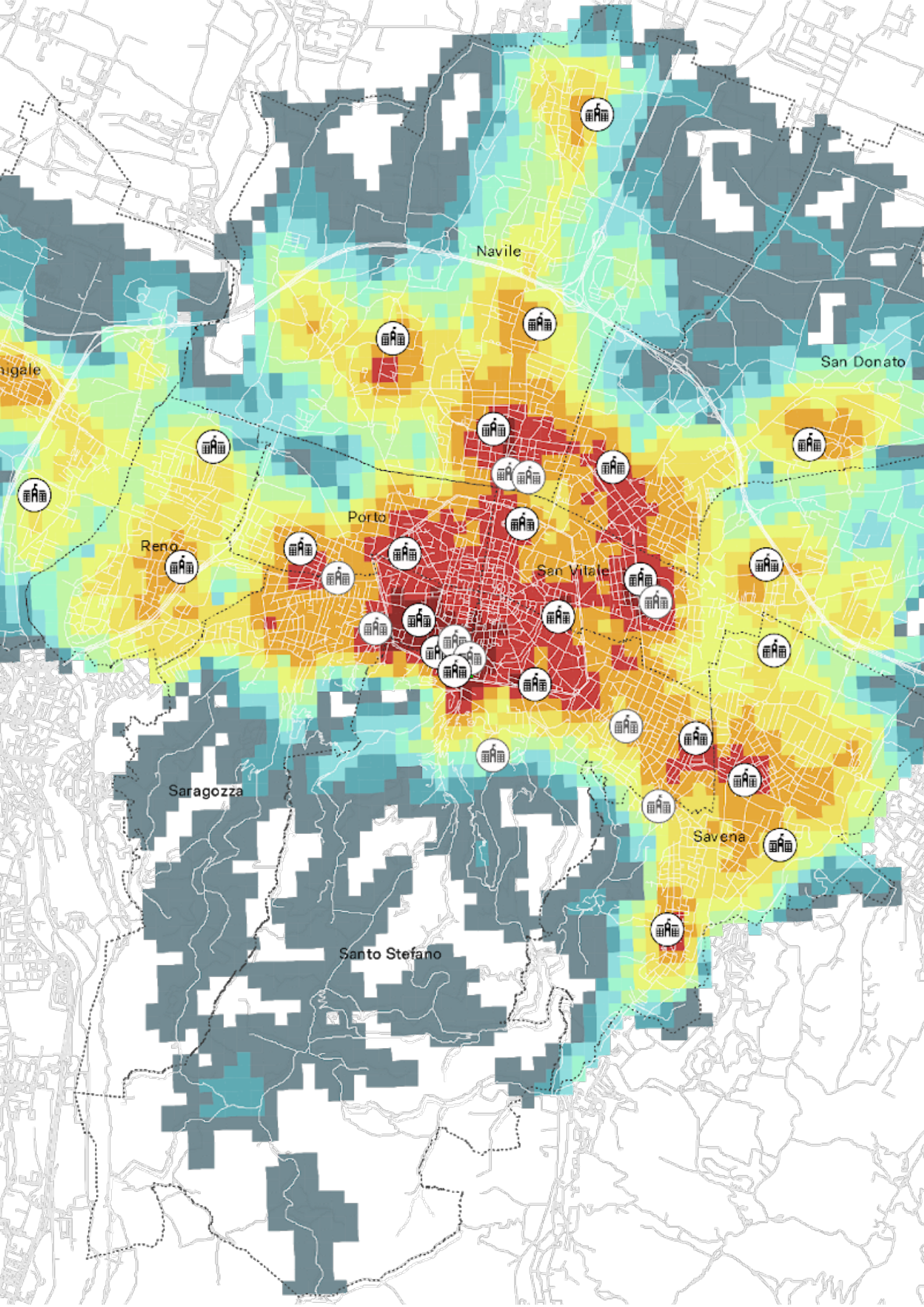
Tale modalità di lavoro da sperimentale deve diventare strutturale, e permettere, attraverso un attento monitoraggio intersettoriale di politiche e interventi, flessibilità di risposta alla città affinché sia possibile un concreto miglioramento della qualità della vita delle cittadine e dei cittadini.

Il coinvolgimento del terzo settore, di altre organizzazioni attive sui territori e dei cittadini continuerà ad essere modalità essenziale di approccio nell'analisi dei bisogni e nella ipotesi delle risposte necessarie.

Da ultimo, come sperimentato anche nell'ambito di questa ricerca, la collaborazione con giovani studenti laureandi e laureati che si affacciano al mondo del lavoro può essere occasione importante di rinnovamento, permettendo di confrontarsi con nuovi sguardi su politiche e progetti.

l'adeguamento del Piano Urbanistico Generale

Abbiamo visto sopra come il nuovo Piano Urbanistico Generale, avesse già considerato alcune delle prospettive che sono state poi sviluppate da questa ricerca, che nel suo completamento porterà ad ulteriori



Navile

San Donato

gale

Reno

Porto

San Vitale

Saragozza

Santo Stefano

Savena

esiti. Possiamo quindi immaginare che in sede di approvazione dello strumento o di un suo successivo adeguamento, sarà utile inserire nella Disciplina del Piano alcune attenzioni che derivano da questo percorso di confronto. Indichiamo in maniera preliminare alcuni temi di riflessione.

Come fare sì che gli interventi di riuso e trasformazione urbana supportino l'organizzazione policentrica della città e quindi una piena accessibilità ai servizi di prossimità? Le modalità inserite nell'Azione 2.3a del Piano potrebbero essere precisate nella direzione di un effettivo completamento della gamma di funzioni essenziali, sviluppando il concetto di "compresenza" sperimentato nella ricerca.

L'Azione 1.3c, con l'obiettivo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinamenti e rischi antropici, in particolare riducendo le emissioni da traffico, prescrive che i nuovi residenti che si insediano a seguito di interventi di riuso e rigenerazione abbiano una comoda e confortevole accessibilità alle linee di trasporto pubblico portanti. Questa indicazione, certamente importante con riguardo all'accessibilità al lavoro o a funzioni specialistiche, potrebbe essere combinata con il potenziale di camminabilità indagato nella ricerca per migliorare la sostenibilità degli interventi di riuso e rigenerazione della città esistente.

Un altro tema importante indagato dalla ricerca è quello inerente la dimensione temporale nelle scelte di pianificazione urbanistica. Il tema è sviluppato in particolare nella applicazione parigina: nel "Livre Blanc no. 2, La Ville du 1/4 d'heure du concept à la mise en oeuvre" si parla di crono-urbanistica, chiedendo che la dimensione temporale, aliena all'urbanistica moderna, sempre caratterizzata da un'attenzione spaziale, venga integrata nella città che deve venire: "La città del ¼ d'ora propone di rimettere al centro della vita urbana il suo tempo, la sua vita utile, al fine di preservare la qualità della vita. Propone di vivere diversamente, cambiando il nostro rapporto con il tempo e soprattutto con il tempo della mobilità". Nelle recenti politiche di gestione della città di Bologna sono state avviate

sperimentazioni che rispondono a questa esigenza, come la chiusura delle strade principali della zona centrale della città nel week-end, oppure la gestione di spazi esterni alle scuole con orari differenziati in ragione dell'entrata e uscita dalle stesse. Il Piano, a seguito delle evidenze emerse dalla ricerca, potrà ulteriormente rafforzare indicazioni di questo tipo per migliorare la camminabilità in condizioni sicure e piacevoli.

progetti e interventi

Come abbiamo visto l'impatto del punto di vista "prossimità" è notevole sulla gestione dei servizi, sulla organizzazione ad essi sottesa e sulla pianificazione urbanistica. Ma perchè questo impatto possa concretamente incidere sulla vita dei cittadini non può essere trascurato il livello della progettazione di interventi sullo spazio pubblico e sui luoghi di offerta dei servizi, che siano coerenti con quanto sopra richiamato: per questo ci sembra che possa essere molto interessante valutare come un progetto di lavori pubblici possa beneficiare delle indicazioni sull'accessibilità che escono dalla ricerca.

Ci chiediamo quindi come l'attuazione del progetto possa promuovere e facilitare il camminare (quindi potenziare la camminabilità), favorendo la mobilità pedonale e ciclabile per raggiungere i servizi di prossimità. L'analisi dei dati relativi agli spostamenti in un'area sulla quale intervenire (una piazza cui è riconosciuto un potenziale ruolo di centralità, oppure un tratto di strada prossima all'accesso a uno o più luoghi di offerta di servizi), può sicuramente fornire elementi conoscitivi utili per raccordare il progetto architettonico agli obiettivi di miglioramento della camminabilità dell'area. Il progetto potrebbe essere articolato in più fasi, prevedendo prima una fase di attuazione sperimentale e successivamente, sulla base dei riscontri raccolti, un progetto stabile di trasformazione. Esempi come quello dell'esperienza del progetto "piazze aperte" realizzato nell'ambito del Piano quartieri a Milano, oppure alcune

prime sperimentazioni legate al progetto "Spazio a Bologna", sviluppato dalla Fondazione Innovazione Urbana nel momento della pandemia possono essere un primo riferimento, da calare nel contesto tematico e territoriale approfondito con questa ricerca.

Comune di Bologna

Chiara Manaresi

Francesco Evangelisti

con

Lucrezia Ferrecchi (tirocinio post laurea)

Alessandra Agrestini (tesi di laurea)

Fondazione Innovazione Urbana

Giovanni Ginocchini

Simona Beolchi

Systematica srl

Rawad Choubassi

Giulia Boni

Dante Presicce

Andrea Gorrini

Federico Messa

Giulia Carnevalini