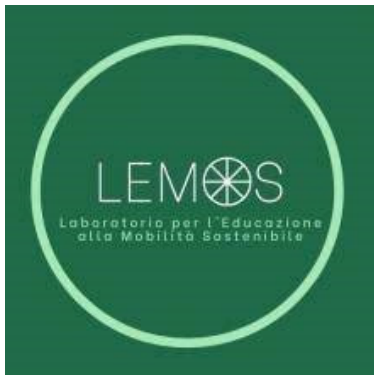




UNIVERSITÀ
DI SIENA
1240



Vivere oggi gli spazi urbani. Il ruolo di prossimità e mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO DI SCIENZE SOCIALI, POLITICHE E COGNITIVE

FRANCESCA BIANCHI

francesca.bianchi@unisi.it

24/05/2022

Gli Obiettivi di sviluppo sostenibile



Obiettivo 11

Città contesti dove le persone possono migliorare le condizioni sociali e economiche.

Ma...sfide per mantenerle come ambiti di lavoro e prosperità senza che siano danneggiati territori/risorse. Sfide (includono traffico, mancanza di fondi per i servizi di base, scarsità di alloggi adeguati, degrado delle infrastrutture) che possono essere vinte se si migliora l'utilizzo delle risorse e si riducono problemi quali inquinamento e povertà.

Tra le soluzioni: mobilità e prossimità

Risposte coordinate grazie a **prossimità + mobilità** essenziali per favorire processi di inclusione sociale e benessere:

- 1) Misure che ripristinino la vivibilità con interventi di rigenerazione urbana sostenibile per qualificare lo spazio pubblico sviluppando la prossimità;
- 2) Regolare la mobilità con politiche che valorizzino la salute poiché non è più sostenibile un modello di trasporto che condiziona pesantemente la vita individuale e sociale.

Città dei 15 minuti

I centri urbani assumono progressivamente un nuovo ruolo



Città dei **15 minuti**: i cittadini possono avere a portata di mano ciò che serve (scuola, lavoro, mercato, scambio, divertimento) i negozi si mescolano con le case, i bar con i centri sanitari, le scuole con gli uffici (esempi di Parigi, Barcellona e Copenhagen).

Città integrata in cui lo spazio pubblico rappresenta un valore e strade e verde urbano diventano beni collettivi.

Vi si vive meglio perché alla prossimità *funzionale* si accompagna la prossimità *relazionale* se le persone hanno opportunità di incontrarsi e sostenersi reciprocamente (sviluppando pratiche solidali).

La prossimità

La prossimità offre alle persone il recupero di tempi di vita e spazi pubblici: la città torna ad essere vissuta dagli abitanti che se ne reimpossessano realizzando attività (dalle aree giochi per bambini alle feste, ai concerti alle forme di collaborazione comunitaria, Manzini, 2021).

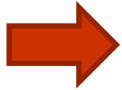
E' la città *densa* e *varia* (Sennett, 2018) nella quale la varietà rappresenta un fattore di miglioramento della qualità della vita



laboratorio aperto, irregolare, la cui etica è fondata sulla ricchezza dei significati. Contesto dinamico che promuove ***mixité* funzionale** e **inclusione sociale**, in cui aumentano le possibilità di partecipazione dei cittadini e si incontrano bisogni diversi con la messa a punto di strumenti architettonici modificabili a seconda delle esigenze.

Effetti della pandemia

Cambiamenti accelerati dal Covid-19



spostamento del baricentro delle attività produttive e di consumo verso la dimensione digitale: si è assistito al moltiplicarsi di attività di studio/lavoro/intrattenimento on line, con implicazioni per mobilità quotidiana, socialità e uso della città.

Se la risposta immediata è stata la città del “tutto da casa” (Marzo 2020), è diventata palese la necessità di pensare a un modello di città diverso, più inclusivo nei confronti di chi lavorava a distanza (soffrendo isolamento forzato e/o compresenza dei famigliari).

Le città si attrezzano

- 1) pratiche di **urbanismo tattico** (cambiamenti leggeri condivisi per la cura dei luoghi), spazi all'aperto riprogettati, forme ibride di lavoro e vicinato collaborativo;
- 2) anelito alla **socialità**: si allargano aree pedonali e marciapiedi per riconquistare l'urbanità dei quartieri



Esempi di interventi nello spazio pubblico



La mobilità

Se oggi ogni quartiere rivendica una ‘porzione’ di spazio pubblico per creare contesti adatti allo sviluppo di occasioni di socialità, lo spazio torna a essere uno strumento essenziale per interagire socialmente.

Anche il tema della mobilità sostenibile si impone nel dibattito pubblico e si lega al concetto di prossimità dal momento che non è più sostenibile un modello di città settorializzata (dove gli utenti si muovono da una parte all'altra)



cambia la concezione della mobilità (i trasporti pubblici non soddisfano la domanda e quello automobilistico genera impatti ambientali/socio-sanitari non sostenibili).

Il caso di Firenze

Piano per la rinascita socio-economica dopo il Covid-19 + Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Centro urbano = contesto di rinnovamento nella direzione della rigenerazione urbana.

“Rinascite Firenze” Piano lanciato nel 2020 dal Comune per permettere ai cittadini di riappropriarsi degli spazi urbani puntando su maggiore vivibilità e mobilità sostenibile.

Attraverso 9 punti tematici sviluppo del modello della città di prossimità + valorizzazione degli spazi pubblici:

Il caso di Firenze

- Città policentrica
- Un Centro storico nuovo
- Vivere gli spazi urbani
- Mobilità green
- Sviluppo dell'economia cittadina
- Cultura diffusa
- Bambini e famiglie al centro
- Cura della persona: welfare, casa, lavoro
- Una città sempre più intelligente



Sviluppo urbano sostenibile: città della prossimità e della cura

II PUMS

Città metropolitana FI: presenta il più alto tasso di motorizzazione privata rispetto alla popolazione di tutta Italia (652 auto ogni 1.000 ab.) che è a sua volta il Paese con il più alto tasso di motorizzazione d'Europa (608 auto ogni 1.000 abitanti; la media UE è di 487).

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città metropolitana: propone uno scenario di mobilità alternativa al trasporto privato.

Bicipolitana: piste ciclabili, considerate quali opportunità essenziali per gli spostamenti casa/studio-lavoro oltre ad importanti spazi di prossimità (l'obiettivo è realizzare 120 chilometri di piste).

La tramvia



Con l'entrata in funzione della linea 1, forte riduzione dell'offerta di trasporto pubblico su gomma.

Nel 2011 la tramvia ha contribuito per il 4% degli spostamenti in ingresso (e interni al Comune di Firenze) per pendolarismo casa/studio-lavoro (la percentuale è cresciuta significativamente nella relazione Firenze-Scandicci dove incideva per il 13% sugli spostamenti sistematici verso il Comune di Firenze e per l'8% nel senso opposto) con un utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici aumentato del 2%.

La tramvia

L'Indagine svolta da GEST (Società di gestione della tramvia) nel 2011 ha mostrato che più della metà degli utilizzatori (sistematici e occasionali) di questo mezzo di trasporto, usava in precedenza auto/moto per effettuare lo stesso tragitto (IRPET, 2016).

Incrociando i dati GEST/ISTAT rispetto all'uso del trasporto pubblico nell'area urbana del capoluogo (per passeggeri annui complessivi), si scopre che il contributo della tramvia al riequilibrio modale per il trasporto pubblico locale incide per circa 7 milioni di passeggeri/anno sottratti a auto/moto.

Costi sociali: con la Linea 1 risparmio per la collettività di circa 9,5 milioni di euro annui (e riduzione dell'incidentalità legata alla mobilità su auto/moto).

Potenziamento del trasporto pubblico e realizzazione di nuove infrastrutture urbane per migliorare accessibilità e qualità urbana.

Esiti degli interventi

Arete pedonali, spazi verdi, opere migliorative per la qualità urbana, redistribuzione delle attività economiche tra i quartieri

Innalzamento della qualità della città.

Es. Ponte di attraversamento dell'Arno (Quartiere 4 Isolotto) cui accedono anche pedoni e biciclette oltre alla Tranvia

Socialità' in aree inedite. Iniziative (eventi artistici) che stimolano partecipazione e uso diverso, da parte dei cittadini e delle comunità locali, degli spazi urbani

Rivitalizzazione degli spazi urbani: esempi

Biblioteca itinerante per stimolare i cittadini alla lettura. Promozione dei servizi del sistema bibliotecario al di fuori delle sue mura, rinnovato ed esteso dal 2018 a tutte le aree di Firenze.

Nuovi Cantieri Culturali promossi dalla Compagnia Virgilio Sieni (compagnia di danza molto attiva negli interventi di rigenerazione della città).

Mobilità sostenibile = occasione preziosa per ripensare il sistema dei trasporti e riqualificare i centri urbani.

Le opere di rigenerazione che puntano su prossimità e mobilità sono opportunità di sviluppo essenziali per i territori: per la dotazione di aree pedonali, spazi verdi, servizi, facilitazione di attività produttive e economiche e il miglioramento della vita collettiva.

Rivitalizzazione non solo delle aree urbane...

Territorio nazionale caratterizzato da una rete di comuni attorno ai quali gravitano aree caratterizzate da diversi livelli di perifericità spaziale.

“Aree interne” come territorio diversificato ma presentano alcuni tratti comuni:

- significativa distanza (*remoteness*) dai centri di offerta di servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità);
- importanti risorse ambientali (idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali e umani);
- importanti risorse culturali (beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, piccoli musei, centri di mestiere).

Rivitalizzazione non solo delle aree urbane...

Legge 158/2017 Misure per il sostegno e la valorizzazione dei piccoli comuni nonché disposizioni per la riqualificazione e il recupero dei centri storici dei medesimi comuni legge “salva borghi”.

Rilancio dei centri (di ridotte dimensioni) che rientrano nelle aree interne (volendo scongiurare fenomeni di abbandono) che si declina in termini di:

- accessibilità e mobilità urbana
- adeguatezza e sufficienza delle dotazioni infrastrutturali (parcheggi, parchi e aree verdi, ecc.)
- servizi (pubblici e privati compresi quelli culturali) in sintonia con la valorizzazione del valore immateriale identitario che li contraddistingue, che è fatto di tipicità tradizionali locali (enogastronomiche, artigianali) e di tradizioni culturali (festival, rassegne, manifestazioni culturali).

BIBLIOGRAFIA

- G.Arena, C.Iaione (2012), *L'Italia dei beni comuni*, Roma, Carocci.
- F.Bianchi, S.Roberto (2016), *Le modalità del vivere urbano*, Milano, Franco Angeli.
- IRPET (2016), *L'impatto economico della prima linea tramviaria*, Firenze, Regione Toscana.
- E.Manzini (2018), *Politiche del quotidiano*, Città di Castello, Edizioni di Comunità.
- S.Maggi (2020), *Mobilità sostenibile*, Bologna, il Mulino.
- G.Smorto, T.Bonini (2017), *Shareable! L'economia della condivisione*, Città di Castello, Edizioni di Comunità.
- URBAN Promo (2020), *Abitare la prossimità*, Seminario on line, 18 Novembre.
- S.Vicari Haddock, F.Moulaert (2009), *Rigenerare la città*, Bologna, il Mulino.