

urbanistica

INFORMAZIONI

VIII GIORNATA DI STUDIO INU

UNA POLITICA PER LE CITTA' ITALIANE

8° Study Day of INU.

Policies for Italian Cities

1.Governance e partecipazione, 2.Politiche per le infrastrutture, 3.Politiche per l'ambiente e il paesaggio, 4.Politiche per lo spazio pubblico, 5.Politiche per la sicurezza, 6.Politiche per la città diffusa, 7.Politiche per ridurre il consumo di suolo, 8.Politiche metropolitane per la promozione della società della conoscenza e dell'innovazione, 9.Politiche urbane nei paesi dell'Unione Europea, 10.Politiche sociali contro la segregazione, 11.Specificità della città del nord,12.Specificità della città del centro, 13.Specificità della città del sud, 14.Specificità della città delle isole.

257

Rivista bimestrale
Anno XXXXI
Settembre-Ottobre
2014
ISSN n. 0392-5005

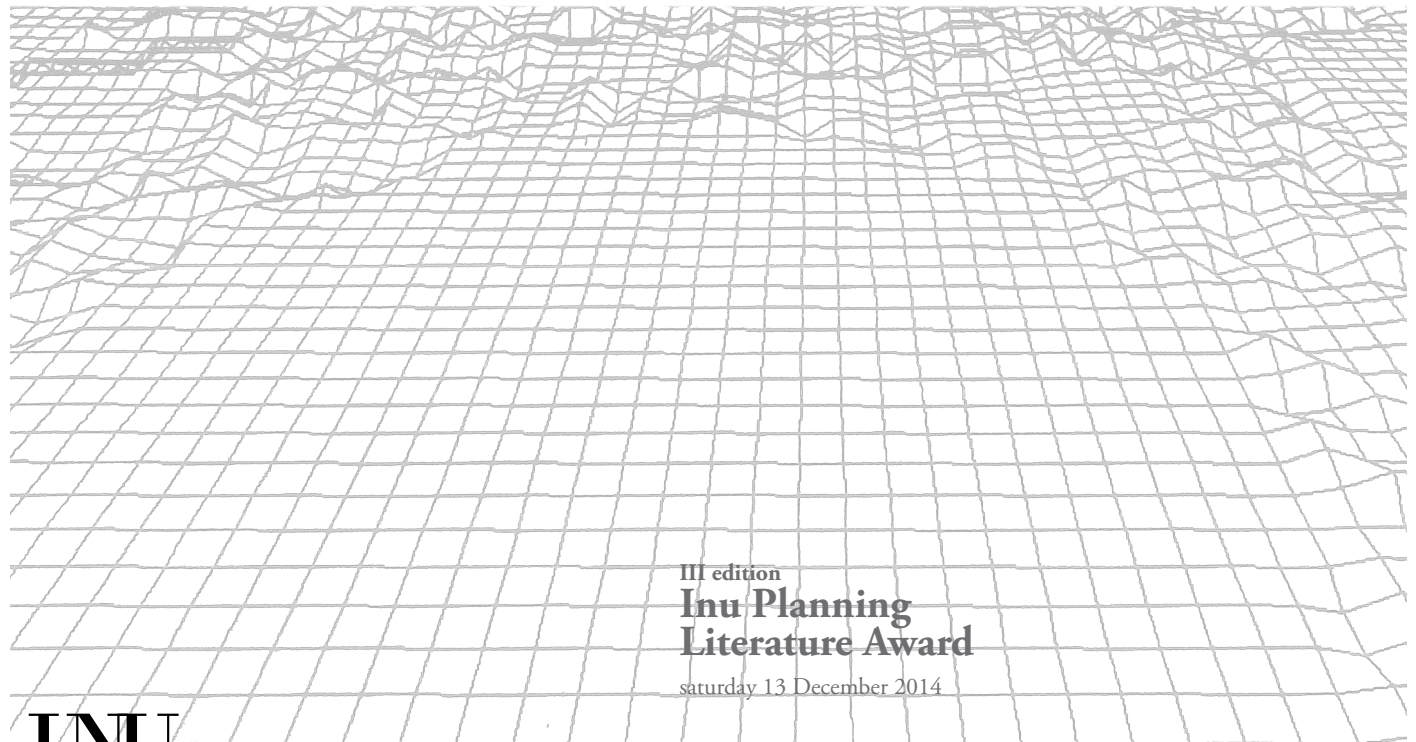
€ 10,00

INU
Edizioni

8° Study day of INU
Italian National Institute of Urban Planning

Policies for Italian cities

friday 12 December 2014



III edition
**Inu Planning
Literature Award**
saturday 13 December 2014

INU
Istituto Nazionale
di Urbanistica

**Naples Department of Architecture - University
of Naples Federico II, Via Forno Vecchio 36**

Rivista bimestrale urbanistica e ambientale
dell'Istituto Nazionale Urbanistica
Fondata da Edoardo Salzano
Anno XXXXI
Settembre-Ottobre 2014
Euro 10,00

Editore: INU Edizioni
Iscr. Tribunale di Roma n. 3563/1995;
Roc n. 3915/2001;
Iscr. Cciaa di Roma n. 814190.
Direttore responsabile: Paolo Avarello

Urbanistica Informazioni è una rivista in fascia
A2
nel ranking ANVUR, Agenzia Nazionale di
Valutazione del Sistema Universitario e della
Ricerca

Direttore: Francesco Sbetti
Redazione centrale:
Ruben Baiocco,
Francesca Calace,
Marco Cremaschi,
Daniela De Leo,
Carolina Giaimo,
Pierluigi Nobile,
Anna Laura Palazzo,
Stefano Pareglio,
Sandra Vecchietti

Servizio abbonamenti:
Monica Belli Email: inued@inuedizioni.it

Consiglio di amministrazione di INU Edizioni:
M. Fantin (presidente),
D. Di Ludovico (consigliere delegato),
F. Calace, G. Ferina.
Redazione, amministrazione e pubblicità:
Inu Edizioni srl
Via Ravenna 9/b, 00161 Roma
tel. 06/68134341, 06/68195562,
fax 06/68214773, <http://www.inu.it>

Comitato scientifico e consiglio direttivo
nazionale Inu: Amante Enrico, Agnoletti Chiara,
Cecchini Domenico, Barbieri Carlo Alberto,
Bobbio Roberto, Centanni Claudio, Contardi
Lucio, Corti Enrico, De Luca Giuseppe, Dri
Giorgio, Fantin Marisa, Gerundo Roberto, Giudice
Mauro, Leoni Guido, Lo Giudice Roberto, Marini
Franco, Nobile Pierluigi, Pagano Fortunato,
Piccinini Mario, Oliva Federico, Properzi
Pierluigi, Radoccia Raffaella, Rossi Francesco,
Rota Lorenzo, Talia Michele, Torre Carmelo, Trillo
Claudia, Savarese Nicolò, Stanghellini Stefano,
Stramandinoli Michele, Trombino Giuseppe,
Ulrici Giovanna Viviani Silvia, Comune di Livorno
(Bruno Picchi), Provincia di Ancona (Roberto
Renzi), Regione Umbria (Luciano Tortoioli)

Componenti regionali del comitato scientifico:
Abruzzo e Molise: Radoccia R. (coord.) raffaella_rad@yahoo.it, Chietini A., Carpicella V.
Basilicata: Pontrandolfi P. (coord.) pontrandolfi@unibas.it
Calabria: Fallanca C. (coord.) cfallanca@unirc.it,
Teti M.A., Celani G.
Campania: Coppola E. (coord.) emanuela.coppola@fastwebnet.it,
Emilia-Romagna: Tondelli S. (coord.) simona.tondelli@unibo.it, Vecchi L., Zazzi M.
Lazio: Giannino C. (coord.) carmela.giannino@gmail.com, Contardi L., Cazzola A.
Liguria: Lombardini G. (coord.) g.lombard@tele2.it, Bolgiani P., Silvano S., Vergaro A.
Lombardia: Rossi I. (coord.) rossidel@tin.it,
Imberti L., Campo E.
Marche: Rosellini G. (coord.) responsabile.utrc@comune.rip.e.an.it, Piazzini M., Vitali G.
Piemonte: Saccomani S. (coord.) silvia.saccomani@polito.it,
Puglia: Torre C. torre@poliba.it, Rotondo F.
f.rotondo@poliba.it, Reina A., Caiuolo D.
Sardegna: Zoppi C. (coord.) zoppi@unica.it,
Madama V.
Sicilia: Cannarozzo T. (coord.) terecann@unipa.it,
Gabbate G., Trombino G.
Toscana: Rignanese L. (coord.) L.rignanese@poliba.it, Pingitore L., Alberti F., Nespolo L.
Umbria: Bruni A. (coord.) a.bruni@spoletoprogetti.com, Ghigliani G., Bagnetti C.,
Guarnello R.
Veneto: Baiocco R. (coord.) baioocco@iuav.it,
Michele A., Velo L.

Progetto grafico: Hstudio

Impaginazione: Elena Pannacciulli
Fotocomposizione e stampa:
Duemme Grafica - Roma
Via della Maglianella 71 00166 Roma
www.duemmegrafica.it

Associato all'unione stampa periodica italiana

Registrazione presso il Tribunale della stampa di
Roma, n.122/1997
Spedizione in abbonamento Postale Art. 2,
comma 20/b, L. 662/96 - Roma

Abbonamento annuale Euro 50,00
Versamento sul c/c postale .16286007, intestato
a INU Edizioni srl: Via Ravenna 9/b, 00161
Roma,
o con carte di credito: CartaSi - Visa -
MasterCard.

- 47 *Infrastrutture tecnologiche e partecipazione: le innovazioni del progetto CAST per la gestione dell'informazione all'interno dei processi di partecipazione urbana.*
Piergiuseppe Pontrandolfi, Francesco Scorza
- 50 *Municipal Facility Management: Community planning on the test bench – process optimization in the field of view*
Alexander Redlein, Christian Humhal
- 51 *Santo Pietro: un'esperienza di progettazione di comunità*
Giovanna Regalbuto
- 54 *Pratiche di cura di beni comuni urbani*
Maddalena Rossi
- 58 *Il volto nuovo delle città nel XXI secolo*
La rappresentazione dei rapporti tra organizzazione dello spazio e morfologia urbana: dalla logica sequenziale all'approccio... iperspaziale
Serena Sanseviero
- 62 *Progettisti risorse sommerse per una gestione condivisa dello spazio pubblico*
Sabina Selli
- 65 *La valorizzazione partecipata attraverso le Passeggiate fuori porta*
Emma Tagliacollo
- 69 *Places of worship, spiritual healing and urban regeneration*
Monika Trojanowska
- 72 *Computer-based tools aiding the process of spatial planning*
Magdalena Wagner
- 14 *Un nuovo modello di gestione della mobilità metropolitana*
Laura Berardi, Vincenza Di Malta
- 17 *La perequazione infrastrutturale. Aspetti problematici e questioni aperte.*
Donato Caiulo, Carmela Giannino
- 20 *I porti come generatori di resilienza nelle nuove città metropolitane costiere italiane*
Daniele Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito
- 24 *Il ruolo delle città e dei territori-snodo nel policentrismo reticolare*
Annalisa Contato
- 28 *Operare nella città compiuta: dalla mobilità all'accessibilità a Roma*
Vittoria Crisostomi
- 31 *Riflessi operativi sugli assetti infrastrutturali e dei sottoservizi nella città flessibile*
Roberto De Lotto
- 33 *Integrazione delle infrastrutture verdi nei sistemi infrastrutturali*
Marialodovica Delendi
- 36 *Il Regional Design per integrare Politiche Infrastrutturali e Agenda Urbana: una sfida*
Valeria Lingua
- 41 *Il Sistema integrato Metropolitano dell'Area dello Stretto laboratorio di politiche urbane, infrastrutturali e di governance innovativa*
Francesca Moraci
- 46 *Infrastrutture e governo della morfogenesi urbana in Italia: una partita persa?*
Piero Pedrocco

1 II sessione Politiche per le infrastrutture

- 1 *Politiche per le infrastrutture*
Sandro Fabbro
- 1 *Territorio assieme alla città: l'Agenda indispensabile per la qualità dello spazio.*
Stefano Aragona
- 7 *Per il "tri progetto" macro nazionale (delle due reti: insediative ed ecologiche) e micro locale: l'innovazione degli indicatori paesaggistici.*
Pier Paolo Balbo
- 10 *Politiche infrastrutturali e cambiamenti climatici*
Lorenzo Barbieri
- 49 *Le ferrovie locali: da "rami secchi" a risorsa per la città diffusa.*
Il caso Mediopadano
Andrea Spinosa
- 53 *Oltre le Colonne d'Ercole. Passaggio a Sud a priorità epocale. Il progetto TUNE-IT*
Ferdinando Trapani
- 55 *Il paesaggio-paradigma per alcuni punti qualificanti di una Agenda Urbana*
Carlo Valorani
- Shared mobility and cities*
Francesco Alberti

1 III sessione Politiche per l'ambiente e il paesaggio

- 1 *Politiche per l'ambiente e il paesaggio*
Angioletta Voghera

Shared mobility and cities

FRANCESCO ALBERTI

Tra la metà e la fine degli anni '60, Alison e Peter Smithson, esponenti di punta del gruppo "Team X", dedicarono alcuni dei loro studi, volti alla ricerca di nuovi modelli di sviluppo urbano integrato con le reti di mobilità, alla questione delle città di piccole e medie dimensioni, caratterizzate - come Cambridge e Firenze - dalla presenza di tessuti storici non adattabili alle esigenze di un traffico automobilistico in costante crescita. Tralasciando la parte di proposta relativa all'espansione della città, lo studio su Firenze, pubblicato nel '72 sull'*Architectural Review*, appare oggi soprattutto interessante laddove prevedeva, con largo anticipo sulle prime iniziative di regolazione del traffico nel centro storico, la pedonalizzazione completa dell'area interna ai viali di circonvallazione, accompagnata - aspetto questo ancor più innovativo - dall'istituzione di navette elettriche a servizio dei residenti. Evidentemente, agli occhi di due sensibili turisti inglesi, l'immagine della città prediletta da Forster, sopravvissuta all'alluvione del '66, doveva sembrare ancor più gravemente minacciata dall'invasione di quelle piccole auto che nell'Italia del boom economico si moltiplicavano anno dopo anno a un ritmo forsennato, andando a riempire ogni spazio disponibile anche all'interno delle città d'arte.

A distanza di quasi mezzo secolo, mentre in gran parte dei paesi dell'UE, grazie anche a politiche di respiro nazionale e regionale, si cominciano ad apprezzare i primi effetti d'una nuova "ondata di innovazione" (Newman et al., 2009) che, sotto le insegne dello sviluppo sostenibile e della rivoluzione digitale, sta lentamente ma significativamente erodendo il monopolio dell'industria automobilistica nel fornire risposte su misura alla domanda di mobilità delle aree urbane, nel nostro paese il modello mono-modale, affermatosi all'epoca della prima motorizzazione di massa, continua a mantenere una supremazia, che, né la crisi industriale che ha gravemente colpito il settore, né i pur meritevoli provvedimenti di contenimento del traffico portati avanti dalle amministrazioni locali sono ad oggi riuscite a scalfire.

L'applicazione di misure passive di limitazione del transito veicolare nelle zone di "rilevante interesse urbanistico" (come le ha definite nel 1993 il Nuovo Codice della Strada) resta comunque il maggior contributo italiano alla formazione d'un approccio concettuale comune, in ambito europeo, al tema della mobilità sostenibile. Avviate in modo pionieristico già dalla fine degli anni '70 a Roma e, per l'appunto, Firenze, le ZTL comprendono oggi, con modalità di funzionamento e gradi di efficacia diversi, ambiti urbani più o meno estesi in 38 comuni italiani, prevalentemente collocati al centro-nord. Tra questi, Milano è uno dei pochi casi europei (9 in tutto, tra cui solo altre tre grandi città: Londra, Oslo e Stoccolma), in cui

le restrizioni alla libera circolazione sono associate al pagamento di una tariffa d'ingresso nell'area protetta: una misura attualmente allo studio anche a Roma, la cui attivazione è programmata per il 2017.

Alle ZTL e alle aree pedonali si sono aggiunte in tempi recenti, con perimetrazioni non necessariamente combacianti con le prime, le cosiddette "zone a bassa emissione" (LEZ, low emission zones), in cui la circolazione è consentita solo ai veicoli rispondenti a determinate norme di emissione o equipaggiamento (certificazioni Euro e/o filtri antiparticolato). Il loro numero, in Italia, è più alto che in ogni altro paese d'Europa: 94 su un totale di 194 (la Germania, al secondo posto, ne conta 70)¹. Un dato "virtuoso" che non dev'essere comunque sopravvalutato, sia perché si tratta di provvedimenti che non prevedono forme di controllo sistematico, sia perché va letto tenendo conto di due altri primati che caratterizzano il "caso" Italia: la vetustà - 8 anni e 6 mesi di media² - e la consistenza del parco auto circolante.

Con un rapporto di 61 autovetture ogni 100 abitanti (corrispondente, in termini assoluti, a un numero di mezzi stabilizzatosi, in questi anni di ristagno economico, intono ai 37 milioni), l'Italia è, fra i grandi paesi dell'UE, quello che mantiene il più elevato tasso di motorizzazione individuale, distaccandosi dalla media (51 automobili su 100 abitanti) di ben 20 punti percentuali. Se facciamo un confronto tra le principali città (dove di norma la media si abbassa rispetto ai piccoli centri diffusi sul territorio), la gravità della patologia che sta dietro ai dati statistici emerge con ancora maggiore chiarezza: a Roma e Milano, su una base di 100 abitanti, le automobili circolanti sono rispettivamente 74 e 58, contro le 41 di Parigi e Barcellona e le 35-38 di Berlino, Londra e Vienna. Nel comune di Firenze il tasso di motorizzazione è, come a Milano, di 58 veicoli su 100 abitanti: uno in più che a Los Angeles e quasi due volte e mezzo quelli di Copenhagen (24)³. Densità così elevate rendono altresì evidente il carattere meramente palliativo delle misure di regolazione del traffico sopra menzionate, in contesti privi di strategie articolate per la mobilità urbana.

Nell'attuale situazione di crisi, che non lascia intravedere la possibilità di sostanziali recuperi, nel breve periodo, del ritardo pluridecennale accumulato dal nostro paese sul fronte dei trasporti pubblici - comparto verso il quale andrebbero convogliati, nella logica di una seria spending review, la massima parte degli investimenti destinati alle "grandi opere" infrastrutturali - altre iniziative, di grana più fine, possono comunque essere portate avanti con risorse limitate, nella direzione di un progressivo adattamento delle città italiane a modelli alternativi di mobilità. Un'inversione di tendenza che proprio in questa fase potrebbe realizzarsi in modo non traumatico rispetto alle abitudini di mobilità della popolazione, sfruttando in positivo il calo della domanda che caratterizza il mercato dell'auto a fronte di un'età media del parco circolante come abbiamo visto molto alta. L'obiettivo è ridurre significativamente, entro un periodo corrispondente al ciclo di vita medio di un'autovettura (8-9

anni), il numero complessivo dei mezzi in proprietà, portando il tasso di motorizzazione del nostro paese a valori più prossimi alla media europea.

In questa prospettiva, la rilettura della soluzione prospettata dagli Smithson per il centro di Firenze può essere presa come spunto per riflettere sulla necessità d'un approccio strategico alla risoluzione dei problemi di mobilità delle città italiane, finalizzato a rendere pienamente accessibili, ma in modo diversificato, i diversi ambiti urbani, nel rispetto innanzitutto delle loro caratteristiche strutturali. In particolare, può essere utile mettere in evidenza alcuni temi, all'epoca poco più che accademici, divenuti nel frattempo centrali nel dibattito sulla città sostenibile e smart - declinazioni che implicano entrambe un'attenzione speciale alle problematiche della mobilità:

- il ruolo che le modalità "dolci" (pedonalità e ciclabilità) possono assumere come componenti attive nella ripartizione modale degli spostamenti in ambito urbano;
- l'offerta di servizi on-demand, integrativi al trasporto collettivo, in grado di diventare competitivi, entro determinati bacini territoriali, all'uso dei mezzi in proprietà;
- lo sviluppo dell'e-mobility, in alternativa all'uso di veicoli alimentati con combustibili fossili.

Il primo punto rimanda al superamento del modello delle enclave pedonalizzate a favore di sistemi continui pedestrian-friendly (comprendenti spazi pubblici, marciapiedi, attraversamenti stradali, passerelle, percorsi ricavabili all'interno degli isolati, ecc.), nonché della prassi delle piste ciclabili "a spezzoni", che dovrebbe lasciare il campo al disegno di reti gerarchizzate, comprendenti segmenti più o meno specializzati in ragione del livello di conflittualità con il traffico meccanizzato (piste segregate lungo le strade soggette a limiti ≥ 50 km/h, percorsi promiscui nelle "zone 30" con applicazione del doppio senso ciclabile - ove compatibile - nelle strade a senso unico veicolare, ecc.), da implementare secondo un ordine di priorità legato alla domanda di trasporto sulle varie direttrici urbane.

L'efficacia di interventi sistematici, volti a garantire non solo la continuità, connettività e sicurezza dei percorsi destinati alla mobilità elementare, ma anche, attraverso una progettazione qualificata delle sistemazioni a terra, la loro attrattività, è ampiamente dimostrata dall'esperienza di numerose città europee, grandi (Monaco di Baviera, Amsterdam, Copenaghen) e medie (Strasburgo, Graz, Malmö - per citare solo alcune best practice note a livello internazionale, in cui la quota degli spostamenti giornalieri a piedi o in bicicletta interni all'area urbana ha raggiunto valori compresi tra il 35 e il 46% del totale). D'altra parte, è un dato acquisito che la percentuale preponderante degli spostamenti urbani, in Europa, si svolge su brevi distanze, assolutamente compatibili, in particolare, con l'uso della bicicletta; mezzo che, rispetto all'automobile, può risultare competitivo anche in termini di tempo per tragitti door-to-door fino a 4,5 km (Whitelegg, 1993) e che comporta un'occupazione di suolo 7

volte minore (UITP, 2003). Si comprende quindi come, nell'ambito di una pianificazione del traffico orientata alla multimodalità, una più razionale ripartizione degli spazi stradali disponibili, a vantaggio, in prima istanza, dei cosiddetti "utenti deboli", possa portare, attraverso interventi a basso costo, non già a una riduzione, ma a un sensibile aumento della capacità di trasporto complessiva delle reti urbane.

Con il Vélib parigino, entrato in funzione nel 2007, la mobilità ciclabile è stata anche il primo terreno di sperimentazione di servizi on-demand, che, grazie a sistemi avanzati di telegestione, permettono di ottimizzare nel corso delle 24 ore l'uso di un numero definito di mezzi su strada, all'interno di un determinato territorio, riducendone al minimo i tempi di sosta inoperosa (tempi che nel caso dei mezzi in proprietà sono di gran lunga prevalenti su quelli di utilizzo). Dal punto di vista dei clienti, i vantaggi principali rispetto a un normale noleggio risiedono nella possibilità di rilasciare il mezzo in un punto diverso da quello di prelievo e di poter disporre di un numero elevato di posteggi riservati, entro il perimetro di operatività del servizio. Sistemi di bike-sharing di questo tipo si sono diffusi rapidamente in tutto il mondo, con maggiore o minore successo in rapporto, fondamentalmente, a tre variabili: 1) la capillarità del servizio; 2) la reperibilità dei mezzi, nei vari momenti della giornata, nei punti dove la domanda è maggiore; 3) l'esistenza di reti ciclabili efficienti nei territori interessati (aspetto questo che solitamente non dipende dal gestore e che rappresenta il punto debole delle esperienze italiane). Per quanto riguarda il car-sharing, i principali sistemi funzionanti in ambito europeo sono riconducibili a due modelli di servizio, anch'essi resi possibili dall'evoluzione delle ICT. Il modello "Autolib" - servizio lanciato nel 2011 nella regione parigina - ha caratteristiche analoghe, per modalità di gestione e utilizzo, al Vélib; richiede postazioni fisse attrezzate per la sosta dei veicoli ed è pertanto di non facile replicabilità. Il secondo modello - tipo "Car2go" - è decisamente più flessibile, in quanto non richiede necessariamente parcheggi dedicati, affidandosi alle funzionalità di serie degli smartphone (gps, connessione internet) per localizzare e sbloccare le auto, oltre che per pagare il noleggio. L'effetto più rilevante sulla mobilità urbana di tali sistemi è dato dal "risparmio" di spazio rispetto all'uso dei veicoli in proprietà, sia nella fase di marcia dei mezzi (i modelli utilizzati sono infatti di piccolo taglio, calibrati sul carico medio - 1-2 persone - del parco auto circolante in città), sia soprattutto per quanto riguarda la sosta, visto che la condivisione fra più utenti di una stessa auto si riflette anche nell'utilizzo di uno spazio equivalente a un solo stallo per un numero limitato di ore al giorno.

La combinazione fra servizi di mobilità condivisa, l'uso di veicoli elettrici plug-in (cioè ricaricabili utilizzando la normale rete di distribuzione) e lo sviluppo di smart grid per l'approvvigionamento locale di energia da fonti rinnovabili può aprire scenari inediti per la mobilità all'interno dei centri urbani consolidati, che uno studio del 2010 del Media Laboratory del MIT

ha tentato di esplorare, riannodando le fila di processi già in atto su diversi fronti dell'innovazione tecnologica (Mitchell et al., 2010, Mitchell, 2010). Più specificamente, gli elementi su cui lavorare, per “creare sistemi che forniscano alti livelli di mobilità, riducendo al contempo i consumi energetici e favorendo il ricorso in larga scala a fonti energetiche pulite, rinnovabili e il più possibile locali” (Mitchell, 2010b: 382) sono, secondo lo studio, cinque: 1) i mezzi di trasporto individuali (tutti elettrici - non solo auto, più compatte e leggere delle attuali, ma anche scooter e biciclette con pedalata assistita); 2) le infrastrutture di ricarica, collocate in corrispondenza delle aree di sosta; 3) reti elettriche “intelligenti”, in grado di accogliere energia sia da fonti di piccola che di grande scala, compresa la possibilità di redistribuire l'eventuale carica in eccesso dalle batterie dei mezzi elettrici in sosta; 4) l'organizzazione di servizi di sharing, che renda superfluo il possesso dei mezzi, applicando sistemi di tariffazione variabili come strumento di regolazione della domanda; 5) un sistema dinamico di monitoraggio, raccolta, gestione e condivisione delle informazioni, che consenta al sistema nel suo complesso di “reagire” in tempo reale al mutare delle circostanze.

Tra le applicazioni dimostrative inserite nello studio, una riguarda, ancora una volta, il centro di Firenze, per il quale si prospetta l'attivazione di un servizio di mini-car condivise, in numero contingentato, con posteggi distribuiti all'interno del tessuto storico e punti d'interscambio ubicati lungo i viali di circonvallazione in corrispondenza dei parcheggi sotterranei: una riformulazione in chiave smart delle “navette per residenti” ipotizzate dagli Smithson.

Lo scenario prefigurato dal MIT con riferimento a un orizzonte di lunga durata trova conforto, nell'immediato, oltre che nel repentino successo dei servizi Car2go in molte città d'Europa e del Nord America, negli obiettivi fissati dalla Commissione Europea nel Libro Bianco dei Trasporti (2011) riguardanti la diffusione di carburanti e sistemi di propulsione innovativi, in risposta alle due “minacce globali” del cambiamento climatico e del “picco petrolifero”⁴: obiettivi che contemplano il dimezzamento, entro il 2030, dei veicoli “alimentati con carburanti tradizionali” circolanti nei centri urbani europei e la loro completa sostituzione, entro il 2050, con mezzi elettrici e/o ibridi. È troppo presto per capire se tali previsioni troveranno riscontro nella realtà, ma è comunque probabile che al 2050 l'organizzazione e il paesaggio delle città europee risultino già profondamente modificati dall'evoluzione delle tecniche e degli “stili” della mobilità individuale e collettiva, nonché dall'ampia affermazione dei sistemi di mobilità condivisa conseguente a un'integrazione sempre più stretta fra il mondo dei trasporti e quello delle ICT. Alcuni tratti di questo nuovo paesaggio sono già riconoscibili in quelle città che hanno avviato per prime processi di rinnovamento strutturale a partire dall'implementazione di modelli sostenibili di mobilità, altri possono essere ipotizzati sulla base di ricerche in corso (in particolare nel campo della mobilità elettrica):

- un'armatura ecologica liberamente fruibile con modalità dolci, formata dalla continuità fra reti pedo-ciclabili, greenway ed aree ambientali al di fuori dell'agglomerato urbano;
 - una diversa ripartizione orizzontale degli spazi stradali, con una significativa riduzione delle sezioni dedicate agli autoveicoli privati e un proporzionale aumento dei marciapiedi e dei percorsi ciclabili;
 - una connotazione sempre più marcata dei nodi d'interscambio e dei punti di accesso ai sistemi di TPL, sia in termini funzionali (concentrazione delle attività commerciali e di servizio), che spaziali;
 - in modo proporzionale all'aumento del numero di mezzi a propulsione elettrica, il riutilizzo di spazi già destinati a parcheggio o al rifornimento dei carburanti come aree multifunzionali per la sosta, la ricarica dei veicoli e la produzione di energia;
 - un mobilier urbain completamente rinnovato, in cui gli elementi connessi al trasporto (pensiline per il TPL, stazioni di ricarica dei mezzi elettrici, posteggi bici con dispositivi antifurto, postazioni per la mobilità condivisa, ecc.) sono integrati da funzioni di info-comunicazione e sorveglianza.
- È inutile sottolineare come, per il nostro paese, inserirsi con tempismo nel nuovo ciclo di innovazioni rappresenti un partita fondamentale, anche se, considerato il perdurante disinteresse su questi temi delle istituzioni centrali, la missione si presenta al momento quasi impossibile. Solo a livello propedeutico, vi sono almeno cinque azioni da intraprendere con urgenza per rimuovere ostacoli, normativi e d'impostazione generale, che rischiano altrimenti di allargare oltre misura il gap che ci separa dai paesi più avanzati:
- il rilancio di una pianificazione nazionale dei trasporti, ispirata a criteri di sostenibilità ambientale e integrata a una strategia per le aree urbane, in coerenza con gli atti e documenti d'indirizzo dell'UE nei due campi (Strategia tematica sull'ambiente urbano, Libro Bianco dei trasporti, ecc...);
 - una revisione organica dei dispositivi legislativi statali e regionali, che sovrintendono alla redazione dei piani urbanistici generali e di quelli relativi al settore dei trasporti, finalizzata a coordinare, a tutti i livelli dell'amministrazione territoriale, uso del suolo e reti della mobilità; da un lato assumendo l'accessibilità con modalità sostenibili come parametro fondamentale per le scelte urbanistiche e, dall'altro, tralasciando l'obiettivo dell'efficienza dei trasporti a quelli più generali dell'equilibrio ambientale e della vivibilità urbana;
 - una revisione organica delle norme tecniche, regolamenti e standard nei campi urbanistico-edilizio e della disciplina del traffico, per correggere gli aspetti che più ne riflettono l'impostazione ancora prevalentemente car-oriented (dotazioni di parcheggi, classificazione delle strade, dimensioni delle carreggiate, limiti alla circolazione pedonale e ciclabile, ecc...), verso un approccio orientato all'integrazione modale e alla promozione delle modalità sostenibile;
 - una sostanziale semplificazione delle norme e delle

procedure, che contemperino, da un lato, una significativa riduzione degli aspetti soggetti a rigide regolamentazioni tecniche, sostituite da più flessibili e facilmente aggiornabili “linee guida” (sull'esempio della Francia) e, dall'altro, la possibilità per gli enti locali di sperimentare sul campo, anche in deroga alle normative vigenti, tecniche e modalità di gestione innovative nel campo della mobilità urbana (come avviene in Olanda);

- una programmazione della spesa ispirata al principio “do more with less”, volta quindi a favorire, prioritariamente, interventi di ottimizzazione delle reti e dei servizi esistenti, riutilizzo intelligente delle infrastrutture sottoutilizzate o dismesse (ad es. la riconversione di linee ferroviarie in metrotramvie), potenziamento dei sistemi urbani di mobilità dolce accompagnato da campagne di sensibilizzazione per contrastare la car-dependancy, ecc... Purtroppo, né le iniziative di politica economica assunte recentemente dal Governo per “sbloccare” il paese, né le bozze di riforma della disciplina sul governo del territorio fin qui rese note sembrano andare in questa direzione.

Note

1 Cfr. <<http://urbanaccessregulations.eu/>> (10/2014).

2 Fonte: ACI (2012), Analisi dell'anzianità del parco veicoli in Italia. Secondo l'Annuario statistico 2014 dell'ACI (<<http://www.aci.it/>>) l'età media delle auto alimentate a benzina, che al 31/12/2011 era di 10 anni e 11 mesi, è ulteriormente salita al 31/12/2013 a 12 anni e 2 mesi.

3 Fonti: Eurostat, ACI, Legambiente (2012).

4 Oil peak: l'espressione si riferisce all'aumento, in prospettiva insostenibile, del costo dei carburanti fossili, causato dall'aumento costante della domanda globale a fronte del graduale esaurimento delle risorse primarie.

Bibliografia

Smithson, A. e P. (1972), “Florence”, in *Architectural Review*, 9(42) (pag.555-556)

Whitelegg, J. (1993), *Transport for a Sustainable Future. The Case for Europe*, Belhaven Press, London-New York

UITP - International Association of Public Transport (2003), *Ticket to future. 3 Stops to Sustainable Mobility*, Bruxelles

Newman, P., Beatley, T. e Boyer H. (2009), *Resilient Cities. Responding to Peak Oil and Climate Change*, Island Press, Washington

Mitchell, W.J. (2010), “Sustainable urban mobility through light electric vehicles”, in Mostafavi, M. e Doherty, G. (a cura di), *Ecological Urbanism*, Lars Müller Publishers, Baden

Mitchell, W.J., Borroni-Bird, C.E. e Burns, L.D. (2010), *Reinventing the Automobile: Personal Urban Mobility for the 21st Century*, MIT Press, Cambridge MA

Alberti, F. (2014), “Muoversi nella smart city”, in Alberti, F., Brugellis, P. e Parolotto, F. (a cura di), *Città pensanti. Creatività, mobilità, qualità urbana*, Quodlibet, Macerata