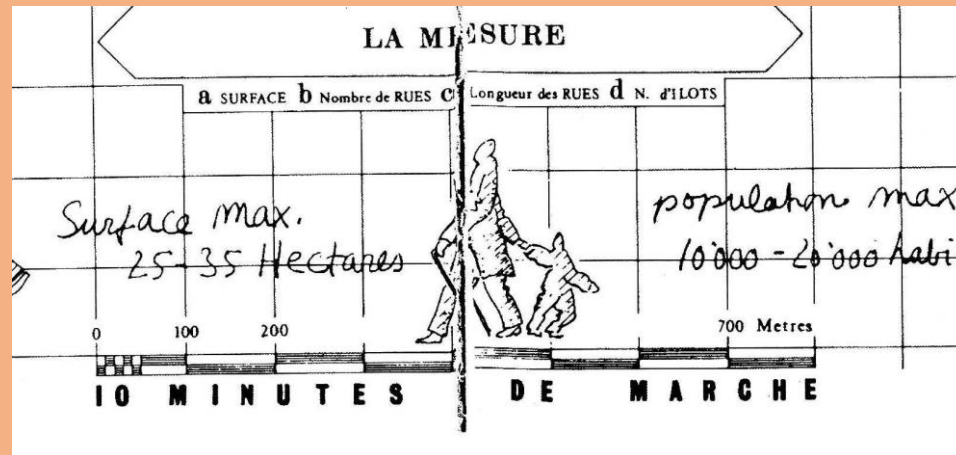




## LA SFIDA DELLA SMART MOBILITY E IL RUOLO DEL MOBILITY MANAGER PER IL FUTURO DELLE CITTÀ



***Vivere la prossimità***

*Paolo Colarossi*

Coffice Architettura e Urbanistica

14 aprile 2022

Ringrazio per l'opportunità di un intervento di un urbanista all'interno di un convegno dedicato alla mobilità.

Cercherò di argomentare su come le varie discipline che in modo diretto o indiretto producono effetti sulla città e sui suoi abitanti, ma in particolare quelle relative all'urbanistica e alla mobilità, necessitino di un forte coordinamento.

Più ancora, di un lavoro da fare insieme.

Parlerò della **città esistente**.

Ma quanto dirò vale ed è applicabile anche alle parti di futura nuova costruzione.

Parlerò della città esistente perché  
**per le città è giunto il tempo della rigenerazione.**

Soprattutto nella **città recente**.

Chiamo "**città recente**" tutte quelle parti di città costruite negli ultimi sessanta-settanta anni.

Sono quelle parti di città che rappresentano mediamente, per ogni città italiana grande, media e piccola, dal **sessanta all'ottanta-ottantacinque per cento** della superficie totale dell'area urbana.

# Città Esistente / Città Recente

## Confronto tra le dimensioni urbane degli anni '50 e quelle attuali

Ancona (ab. 104.292)



San Severo (FG)  
(ab. 52.724)



Monterotondo (RM)  
(ab. 44.004)

Per la maggioranza della popolazione italiana i paesaggi che ogni giorno ciascuno attraversa e percepisce nel muoversi nella città, per le nostre esigenze e necessità della vita quotidiana, sono i paesaggi urbani e in particolare i paesaggi dello spazio pubblico.

Sono, questi paesaggi, quelli che possiamo definire  
**i paesaggi della vita quotidiana.**

Nella città recente i paesaggi della vita quotidiana sono spesso desolati e desolanti e, di conseguenza, sono deboli le qualità dell'abitare.

## I Paesaggi della Vita Quotidiana nella Città Recente



A partire da carte di principi e indirizzi, riflessioni teoriche e sperimentazioni nazionali e internazionali (cioè a partire da quella che può essere definita una forte tendenza della cultura urbana e urbanistica europea e internazionale), possono essere enunciati alcuni **principi per la rigenerazione della città recente.**

Alcuni principi che esprimono una visione di città e ai quali dovrebbero essere ispirate le azioni di interventi, in particolare per la rigenerazione dello spazio pubblico della città recente, come base per costruire le condizioni fisiche e funzionali **per una città del buon abitare.**

Principi che possono così essere espressi come parole chiave:

**qualità dell'abitare,  
rete verde,  
quartieri 15 minuti,  
memorie di tutti,  
partecipazione attiva,  
patto città campagna.**

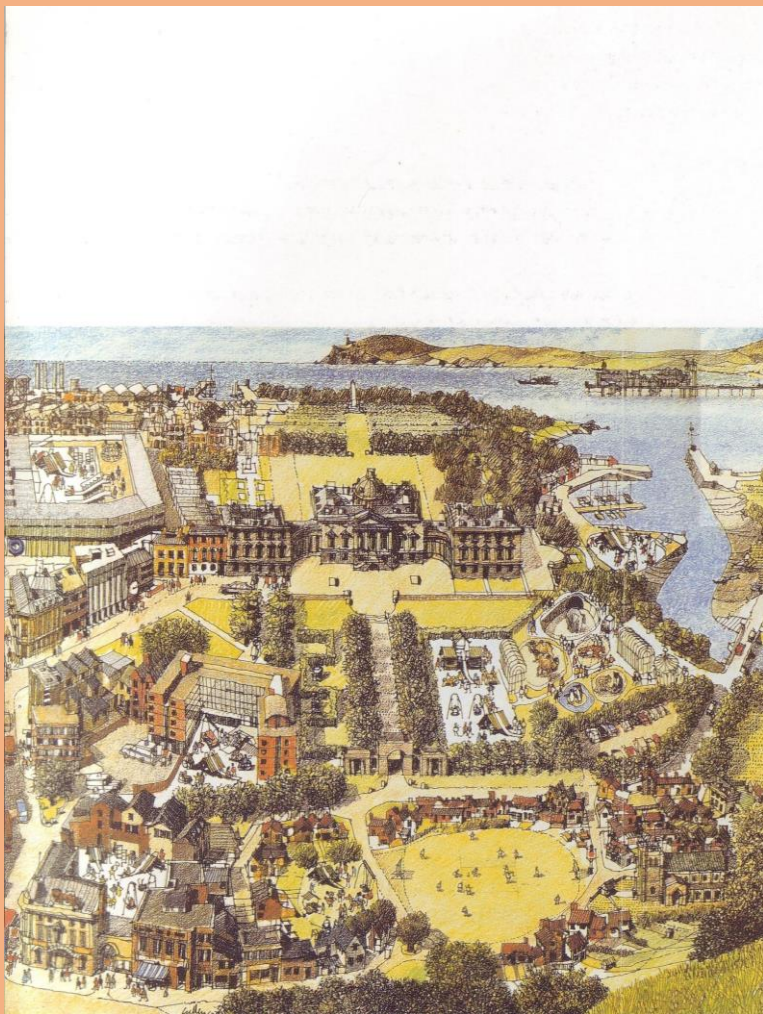
Ognuno di questi principi esprime obiettivi specifici di qualità urbana e una visione parziale di città, ma tutti insieme formano una visione complessiva di città:

**la città della prossimità.**

Prossimità degli abitanti con le risorse della città e del suo paesaggio.

Prossimità tra abitanti.

# Qualità dell'abitare



Una visione di città nella quale abitare un paesaggio significa, nel senso più profondo della parola, sentirsi appartenenti ai luoghi di quel paesaggio, significa, cioè, stabilire relazioni positive con quei luoghi.

Ma per potere avere relazioni positive con un paesaggio, quel paesaggio dovrebbe essere percepito dagli abitanti come un paesaggio che possiede **qualità di accoglienza** (sicurezza, buona qualità di aria e acque, spazi pubblici adeguati e accessibili a tutti), **di urbanità** (arredo urbano, servizi e attrezzature), **di bellezza**.

Bellezza che deve essere intesa non necessariamente del livello delle eccezionali o rilevanti opere di architettura e di arte, ma anche, e direi soprattutto, nel grado minimo capace di provocare sensazioni di bene-essere – ovvero sentirsi bene in un luogo **grazie alla sua forma, alle attività che può accogliere e al suo valore sociale**.

Dunque la sensazione-percezione della bellezza nella città può essere prodotta dalle qualità di accoglienza e di urbanità, oltre che dalle forme dello spazio pubblico.

Una bellezza che può essere apprezzata solo attraverso **lo stare** in luoghi sicuri al riparo dal traffico veicolare e attraverso **il muoversi** lentamente e dolcemente.

Le qualità di un paesaggio condizionano la qualità di un buon abitare.

Si stabiliscono relazioni profonde e significative con i paesaggi dei luoghi quando se ne ha **consuetudine di frequentazione**.

**Sono questi i paesaggi della vita quotidiana.**

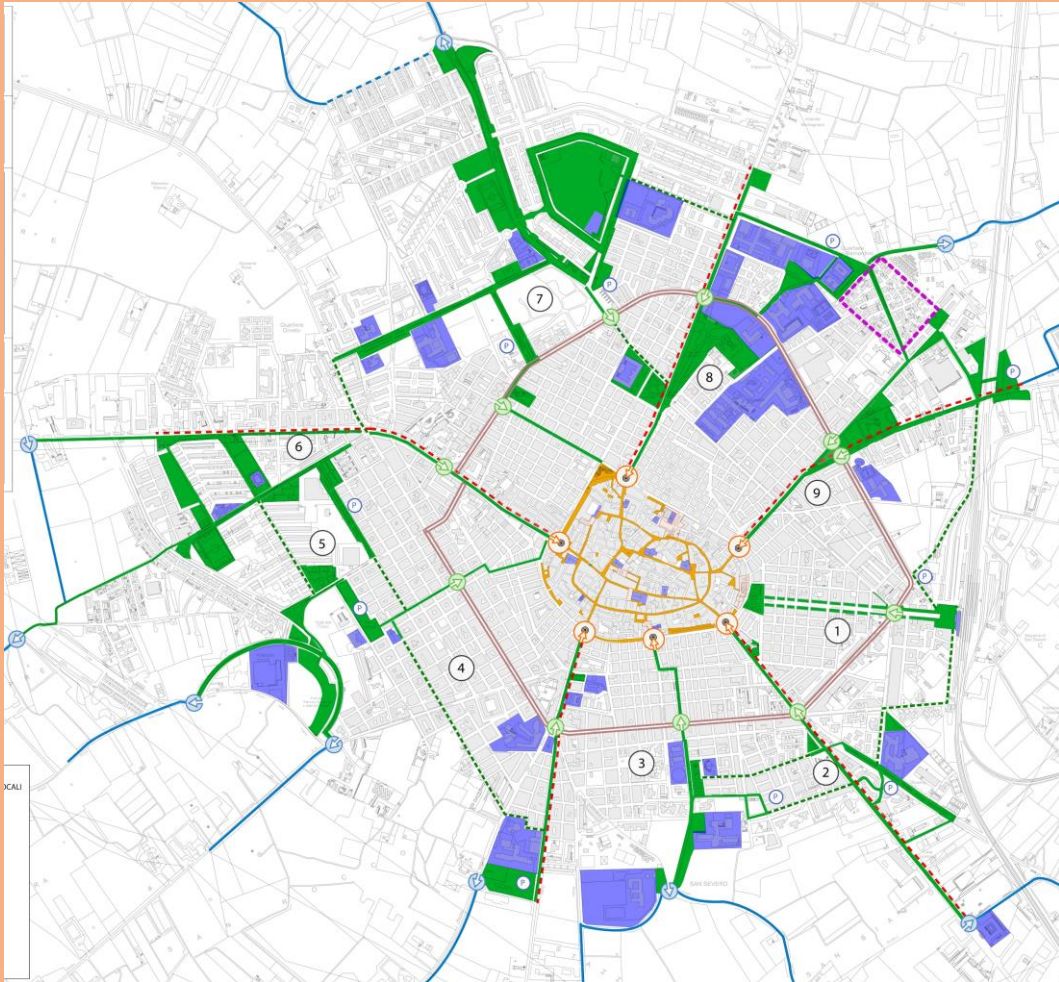
Paesaggi che ogni giorno in modo consapevole o inconsapevole ci provocano sensazioni e percezioni che fanno parte della qualità dell'abitare.

Paesaggi che sentiamo nostri ancora più quando abbiamo cura di essi, quando partecipiamo attivamente alla loro costruzione e manutenzione.

Ogni paesaggio è dotato di qualità che percepiamo come positive o negative (paesaggi belli o paesaggi brutti).

**Ogni abitante ha diritto a vivere in città (in paesaggi urbani) accoglienti e dotati di urbanità e bellezza.**

# Rete Verde



Una visione di città strutturata da **una rete (da un sistema) di servizi pubblici e privati e spazi pubblici pedonali o a prevalenza pedonale** (luoghi, percorsi, attrezzature) che la copra interamente e ne colleghi tra loro le varie parti **in un unitario sistema urbano.**

Una rete i cui **nodi** sono piazze, slarghi, giardini e parchi, servizi pubblici e privati. E le **maglie** sono strade, strade commerciali, viali e percorsi pedonali e ciclabili che collegano tra loro i nodi e i nodi con le aree a prevalente uso residenziale e le aree residenziali con il paesaggio della campagna periurbana.

Una rete che costruisca un paesaggio urbano dove sono **protagonisti gli spazi e le attrezzature pubbliche** e dove **gli alberi** costruiscono e sostengono la trama dei percorsi e segnano ed evidenziano piazze e giardini e parchi, contribuiscono con la loro bellezza anche alla qualità ambientale (la "**foresta urbana**": biodiversità, raffrescamento, ossigenazione, abbattimento polveri sottili, ecc.).

**Una rete verde gerarchica, con alcuni nodi e maglie principali (sistemi di spazi pubblici e di servizi pubblici e privati) che sono le centralità locali.**

**Centralità locali** che sono i luoghi delle attrezzature e servizi pubblici e privati e spazi pubblici, luoghi di incontro dello stare e del camminare (**passeggiare**) e del tempo libero per gli abitanti.

E che sono perciò i luoghi più frequentati e amati dagli stessi abitanti.

Centralità che servono un quartiere o più spesso una aggregazione di quartieri, e che formano, pur in un **sistema urbano unitario, una città policentrica.**

Centralità che definiscono e caratterizzano le varie parti di un tessuto urbano.

# Quartieri 15 minuti



Una visione di città nella quale possano essere raggiunti dalle residenze i luoghi pubblici e le attrezzature pubbliche e private (in particolare le centralità locali) con percorsi ciclo-pedonali sicuri e agevoli di lunghezza orientativamente non superiore al km.

**(circa quindici minuti a piedi).**

**È questa la città della prossimità.**

Una città nella quale le mobilità pedonale e ciclabile vanno incrementate e protette con una necessaria

**ristrutturazione e riorganizzazione della mobilità e della sosta auto.**

**Secondo questa visione, dunque, il quartiere va inteso, in modo innovativo, come quell'area urbana servita da una centralità locale.**

Quando le aree servite da centralità urbane sono in parte sovrapposte, agli abitanti delle aree di sovrapposizione vengono offerte più opzioni di spazi e servizi.

# Memorie di Tutti



Una visione di città nella quale le tracce della storia urbana, anche le più minute, sono valorizzate, curate, custodite.

Una città dove il centro storico è percepito e usato dagli abitanti come il **cuore della città**, anche perché ricco di bellezza, di funzioni e attrazioni.

E dunque, una città dove sono importanti i **collegamenti pedonali e ciclabili dei quartieri con il centro storico.**

Una visione di città dove il senso del valore delle memorie della storia urbana viene trasmesso e proposto ai giovani.

E dove si vogliono creare nuovi luoghi dotati di bellezza che diventino memorie per le generazioni del futuro.

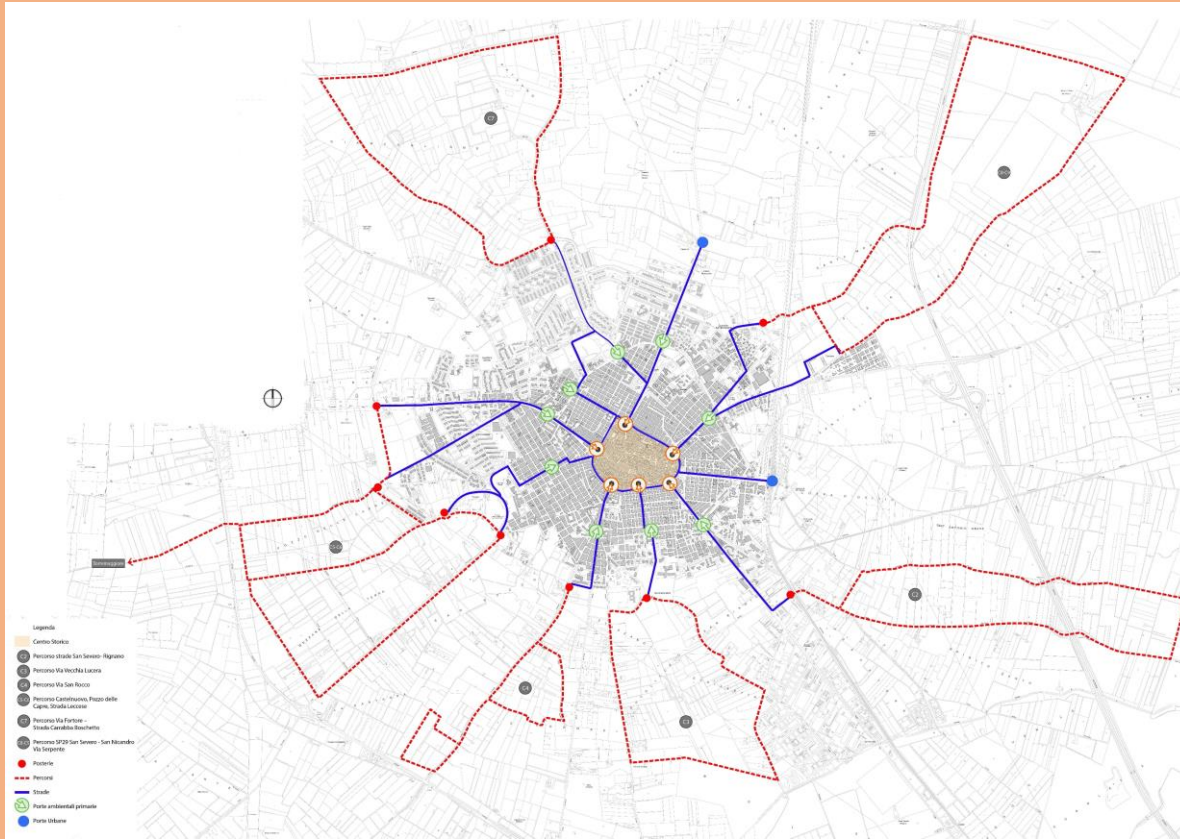
# Partecipazione Attiva



Una visione di città nella quale gli abitanti (anche i giovani), gli imprenditori, i tecnici possono trovare spazi e procedure per far sentire la loro voce  
**e partecipare attivamente alla cura della città e alle scelte delle trasformazioni.**

Una città dove il processo di partecipazione dei cittadini sia **continuo e costante** e dove l'Amministrazione predispone **luoghi e attrezzature** per incontrare i cittadini e dove i cittadini possono incontrarsi tra loro e discutere con l'Amministrazione Comunale sulle questioni dei loro quartieri  
(«**Officine di quartiere**», una delle attrezzature di una centralità locale).

# Patto Città Campagna



Una visione di città nella quale la **campagna periurbana** sia un luogo frequentato e amato dai cittadini, perché vi trovano e possono fruire di tutte le qualità della campagna a portata di una passeggiata, ma anche di luoghi dove sostare, acquistare prodotti, ristorarsi.

Dove il **marginale urbano** si affaccia alla campagna con parchi e viali che sono parte importante e necessaria della rete verde, nella quale anche i margini urbani possono far parte del sistema di una centralità locale.

Dove le coltivazioni che costruiscono la bellezza del paesaggio della campagna periurbana sono incentivate e incrementate.

Dove i cittadini possano ritrovare memorie dei tempi passati della vita nelle campagne (anche questa è la memoria di tutti), e momenti di benessere godendo del paesaggio della campagna.

# CONCLUSIONI

Di questi sei principi, i cinque che seguono il primo sono tutti fondati sull'obiettivo di soddisfare il desiderio di ogni abitante di vivere in un paesaggio urbano accogliente e dotato di urbanità e bellezza, come detto nel primo principio.

E risulta evidente come alla soddisfazione di questo obiettivo concorrano in modo determinante le proposte e le azioni che riguardano

**l'assetto fisico e funzionale del paesaggio urbano (l'urbanistica)  
e le modalità del muoversi in quel paesaggio (la mobilità).**

Poiché è tempo di rigenerazione per le città,  
**È anche tempo di rigenerazione anche per l'urbanistica.**  
**Rigenerazione di principi, di contenuti, di metodi e di strumenti.**

Sui principi ho già detto.

**Contenuti e metodi:** l'urbanistica deve ritrovare anzitutto la capacità di operare nella **piccola dimensione** (concettuale e fisica) attraverso il **disegno urbano** o meglio attraverso il **progetto del paesaggio urbano** e intervenendo principalmente sullo spazio pubblico.

Una urbanistica che operi più che attraverso piani, prevalentemente attraverso **programmi di interventi.**

**Rigenerare gli strumenti:** perché gli strumenti tradizionali (i piani urbanistici locali, sia quelli generali, sia quelli attuativi), che sono nati per governare la crescita urbana, sono scarsamente capaci di accogliere quei principi necessari alla rigenerazione dell'esistente.

La questione è complessa e richiede riflessioni, sperimentazioni e regole. Dunque tempi medio-lunghi.

Ma mi sento di poter proporre due innovazioni di metodi, contenuti e strumenti utilizzabili fin da subito.

Uno strumento: i **Programmi di Rigenerazione Urbana**.

E un metodo: uno stretto coordinamento (**un lavoro in comune**) tra i Programmi di Rigenerazione Urbana e i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile.

## I Programmi di rigenerazione urbana

Non generici programmi espressi spesso con parole generiche e vaghe e spesso solo benauguranti, ma “**Programmi per progetti**”, un sistema di progetti (o meglio di **scenari progettuali**) che fornisca una **visione complessiva per l’assetto di una città**, e dia indirizzi (o **linee guida**) per la qualità formale, funzionale e sociale dei singoli progetti attuativi.

Una visione complessiva dentro la quale sono comprensibili gli obiettivi di ogni singolo progetto come singolo passo **verso l’attuazione** della visione proposta.

Ma **visione programmatica**, dunque per sua natura flessibile, da verificare strada facendo e eventualmente da aggiustare, integrare, o anche modificare

Un programma per progetti che possiamo chiamare:

**Schema o Programma Urbanistico di Assetto.**

**Il coordinamento tra i programmi di rigenerazione e i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile è sempre più necessario per poter effettivamente governare almeno una parte della rigenerazione urbana.**

Almeno per quegli aspetti che riguardano il paesaggio urbano e la mobilità (quale paesaggio urbano, come muoversi nel paesaggio urbano)

Coordinamento che in particolare è necessario sui temi **delle isole ambientali, della ciclabilità e pedonalità, del TPL.**

La necessità di questo coordinamento è evidente dagli enunciati sui sei principi per la rigenerazione urbana.

Coordinamento che è oggetto di una **sperimentazione in corso**, e che sta mostrando interessanti risultati, nel **Comune di San Severo**, nel quale sono in **elaborazione contemporanea** sia un aggiornamento del **Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana** (previsto dalla legislazione della Regione Puglia), sia un **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile**.

GRAZIE PER LA VOSTRA ATTENZIONE