

ATTI DELLA XXIV CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
DARE VALORE AI VALORI IN URBANISTICA
BRESCIA, 23-24 GIUGNO 2022

10

Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione

A CURA DI MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI



Società Italiana
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-52-3

I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2023
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

10

Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione

A CURA DI MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI

**ATTI DELLA XXIV CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
DARE VALORE AI VALORI IN URBANISTICA
BRESCIA, 23-24 GIUGNO 2022**

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Architettura, Territorio, Ambiente e di
Matematica - DICATAM, Università degli Studi di Brescia

COMITATO SCIENTIFICO

Maurizio Tira - Responsabile scientifico della conferenza Università degli
Studi di Brescia, Claudia Cassatella - Politecnico di Torino, Paolo La Greca -
Università degli Studi di Catania, Laura Lieto - Università degli Studi di Napoli
Federico II, Anna Marson - Università IUAV di Venezia, Mariavaleria Mininni -
Università degli Studi della Basilicata, Gabriele Pasqui - Politecnico di Milano,
Camilla Perrone - Università degli Studi di Firenze, Marco Ranzato - Università
degli Studi Roma Tre, Michelangelo Russo - Università degli Studi di Napoli
Federico II, Corrado Zoppi - Università di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Barbara Badiani, Sara Bianchi, Stefania Boglietti, Martina Carra, Barbara
Maria Frigione, Andrea Ghirardi, Michela Nota, Filippo Carlo Pavesi, Michèle
Pezzagno, Anna Richiedei, Michela Tiboni

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna - Ellisse Communication Strategies S.R.L.

SEGRETERIA SIU

Giulia Amadasi - DASTU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI

Redazione Planum Publisher
Cecilia Maria Saibene, Teresa di Muccio

Il volume presenta i contenuti della Sessione 10,
"Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione"

Chair: Marco Ranzato

Co-Chair: Barbara Badiani

Discussant: Anna Attademo, Daniela De Leo, Cristina Mattiucci,
Stefano Munarin

Ogni paper può essere citato come parte di Ranzato M., Badiani B. (a cura
di, 2023), Il progetto di urbanistica tra conflitto e integrazione, Atti della XXIV
Conferenza Nazionale SIU Dare valore ai valori in urbanistica, Brescia, 23-24
giugno 2022, vol. 10, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti,
Roma-Milano 2023.

MARCO RANZATO, BARBARA BADIANI

7 **Implosioni ed esplosioni della condizione plurale**

MASSIMO CARTA

- 15 L'individualizzazione dell'idea di città: la necessaria ricomposizione delle scale del progetto dello spazio urbano

GIOVANNA MANGIALARDI, DOMENICO SCARPELLI, GIULIA SPADAFINA

- 20 La città pubblica tra pluralismo e innovazione

KLARISSA PICA, VALENTINA ROSSELLA ZUCCA

- 31 Città ribelli. Esperienze lungo la costa napoletana, tra fratture e riappropriazioni

LUDOVICO CENTIS, EZIO MICELLI

- 39 La fragile relazione tra arte e rigenerazione urbana: il caso dell'Art Park di Villa di Verzegnis

ILARIA DELPONTE, DANIELE SORAGGI

- 46 Il tempo come quarto fattore nella riqualificazione sostenibile di un'infrastruttura. Nuove metodologie applicate alla Sopraelevata di Genova

FLAVIA SCHIAVO

- 53 Da "Downtown is for People" a "The Florida Project": nuovi attraversamenti in spazi destrutturati

LORENZA MANFREDI

- 58 Spazi autonomi alla ricerca di nuove configurazioni nella città neoliberale. Il caso dell'area di Spreeraum Ost a Berlino

MARCO ALIONI, CRISTIANO MARTINELLI

- 64 Visione delle periferie, pratiche di rigenerazione e conflitti urbani. Un'analisi di "Oltre la strada" e delle conseguenze socio-spaziali degli interventi di rigenerazione di via Milano e quartieri circostanti (Brescia)

FEDERICA FAVA

- 71 Riusare patrimoni, integrare territori. Valori e meccanismi per un governo plurale del territorio

GIOVANNA MARCONI, FLAVIA ALBANESE

- 77 Spazi di conflitto come occasione multiculturale: il caso dell'ansa Borgomagno nel quartiere Arcella di Padova

PIERGIORGIO VITILLO, ELENA SOLERO

- 83 Il mondo si costruisce mentre lo si abita. L'urbanistica in azione

RUGGERO SIGNORONI

- 88 Ripensare la partecipazione. Nuove forme di engagement fra conoscenza, consapevolezza e riflessività
-

-
- CAMILLO BOANO
- 94 Il progetto urbanistico nelle pieghe della immunizzazione. Pensieri ai margini
- ROBERTA PACELLI
- 100 La città plurale dentro il governo urbano. Rischi, opportunità e prospettive nella programmazione PNRR
- CORINNA DEL BIANCO
- 105 Esperienze di analisi del paesaggio culturale urbano contemporaneo per uno sviluppo nel rispetto dell'identità locale
- SALVATORE SIRINGO
- 111 Il fenomeno migratorio e gli insediamenti informali, un focus sul territorio siciliano
- CAMILLA RONDOT
- 117 Urbanistica tra conflitto e integrazione in territori radicali. Il caso di Borgo Mezzanone
- SILVIA DALZERO
- 122 La costruzione di nuovi muri di confine e la loro influenza nella trasformazione delle città
- ALESSANDRO BOVE
- 131 I valori dell'urbanistica tra dimensione universale e rispondenza alle esigenze locali. Una possibile lettura critica a margine di un'esperienza in Camerun
- LUCA VELO
- 137 Mobilità attiva e accessibilità, esercizi di riscrittura di un nuovo suolo
- LUIS MARTIN SANCHEZ, ELENA LONGHIN
- 142 Suzhou: che progetto oltre il mito del progresso?
- DAVIDE SIMONI, VALENTINA ROSSELLA ZUCCA
- 148 Elogio delle vagabondæ. Riappropriarsi del diritto al suolo per un patto socio-ecologico
- AGOSTINO STRINA
- 154 Mutamenti negli spazi della Grande Distribuzione Organizzata (GDO) del cibo fresco. Santa Palomba, Roma
-

Mobilità attiva e accessibilità, esercizi di riscrittura di un nuovo suolo

Luca Velo

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del Progetto
Email: lucavelo@iuav.it

Abstract

A differenza di altri paesi europei in Italia, negli anni intercorsi dal secondo dopoguerra fino agli anni Settanta del secolo XX, si è persa un'occasione importate per ridefinire lo spazio della strada. Ormai sono note le sperimentazioni in materia di ripensamento della sezione e di modellazione dello spazio stradale (traffic calming) in Germania, Inghilterra e Olanda che non hanno avuto in Italia i medesimi esiti e gradi di innovazione. Le politiche italiane legate al trasporto hanno favorito la mobilità privata su gomma, producendo un processo esteso di "stradalizzazione" a cui si sono associate, per effetto quasi diretto, forme urbane disperse, specifiche soprattutto di aree periurbane e caratterizzate dalla bassa densità. Negli anni recenti, complici forse da un lato una crisi economica dai caratteri sempre più duraturi, il rafforzamento di una sensibilità ambientale e le più recenti crisi pandemiche, si registra rinnovato ed esteso interesse per le forme diverse di mobilità attiva, legate ai temi della sostenibilità e dell'accessibilità di prossimità, con interventi definiti "tattici", in larga misura per il carattere di reversibilità e immediatezza delle azioni progettuali, sia sostenuti dalle comunità locali sia per mano di precisi interventi programmatici e amministrativi (il comune di Milano si può dire abbia manifestato una ormai consolidata esperienza). In questo quadro si possono riconoscere le condizioni favorevoli per impostare un'agenda mirata a produrre nuove letture territoriali e possibili operazioni di ricerca rivolte alla costruzione di nuovi scenari anche per i territori strutturalmente legati alle forme più tradizionali di mobilità individuale su gomma e, allo stesso tempo, depositari di supporti infrastrutturali minori (strade bianche, carrarecce, sentieri agricoli ecc.) caratterizzati da minori densità abitative, *mixité* funzionali e pratiche periurbane. Il *paper* vuole ricostruire un quadro sintetico di una possibile metodologia progettuale per riformulazioni spaziali che tengano conto non solo degli interventi e degli strumenti vigenti ma anche dei possibili aggiornamenti, includendo le tensioni e le rivendicazioni che impone il ripensamento di uno spazio pubblico come quello della strada, in sempre maggiore dialogo con i bisogni e le pratiche alternative alla sola circolazione automobilistica, con uno sguardo particolare ai contesti urbani a più bassa intensità. Riportando le esperienze che avanzano una domanda di progetto convergono in una riflessione unitaria sia quelle che rivendicano un nuovo diritto di inclusione sia quelle che costruiscono attorno al tema della mobilità attiva usi e forme inedite (spesso guidate non solo dalle possibili intermodalità treno-bicicletta o autobus-bicicletta), sia quelle offerte da progetti spaziali di riscrittura del suolo delle città capaci di andare incontro a queste esigenze in maniera, funzionale, sostenibile compatibile con la qualità urbana e paesaggistica di alcuni contesti, soprattutto periurbani.

Parole chiave: spaces, urban practices, infrastructures

La difficoltà del superamento di un paradigma autocentrico

La promozione della mobilità attiva, ormai in tutta Europa, è diventata una strategia ricorrente e riconosciuta nell'agenda delle misure di intervento alla scala urbana (Larsen, 2016, 876-892). Gli obiettivi principali rientrano nel considerare l'andare in bicicletta o a piedi come pratiche che producono effetti positivi nel campo dei trasporti, della salute pubblica e dell'ambiente. Nonostante i tentativi di un cambio radicale del paradigma di uso e progetto dello spazio pubblico, ancora una forte attenzione permane nell'uso esclusivo dell'auto privata soprattutto per gli spostamenti brevi. La domanda sulla difficoltà di cambiamento di tale paradigma nel prediligere ancora le forme della mobilità passiva a quelle più proprie della mobilità attiva risiede forse risiede nel considerare il progetto di mobilità attiva e degli spazi e delle forme produttive che la sostanziano ancora con caratteristiche poco mature tali da impedire ricadute sulla pianificazione urbana e dei trasporti non del tutto sistematiche.

Le attuali condizioni di transizione ecologica offrono occasioni rilevanti che ammettono cambiamenti epocali nell'uso e nel potenziamento della mobilità attiva imponendosi nelle politiche e nella cultura progettuale dello spazio non solo infrastrutturale ma anche dello spazio pubblico e domestico (United Nations Economic Commission for Europe, 2020).

Lo schema offerto da Copenhagenize (Colville-Andersen, 2018), disegnato per spiegare in un grafico come deve essere progettata la mobilità per liberare le città dal traffico e dall'incidentalità, all'oggi potrebbe essere aggiornato con molteplici tracciati specializzati per le diverse forme di mobilità attiva: pedonale e ciclabile accanto ai tanti mezzi legati alla micro-mobilità urbana che coinvolgono, anche in parte, la mobilità attiva, tra tutti la bicicletta elettrica o i monopattini. Il grafico mette in evidenza come il tema della mobilità attiva riesca a ridiscutere tutte le forme di mobilità "autostradale" e quindi fortemente specializzata propria del precedente secolo (Dupuis, 1999). Se infatti, nel corso del Novecento, le esperienze si sono orientate fortemente alla specializzazione dello spazio da parte di alcuni mezzi, prevalentemente a motore, nell'odierna fase di transizione ecologica, la mobilità risente di un'apertura verso una pervasività estesa dell'accessibilità del pedone e del ciclista. Non si tratta di considerare unicamente ai centri storici e urbani come estesi spazi della pedonalità e della mobilità attiva in generale, in opposizione agli spazi più esterni e quindi più modellabili alla presenza dell'automobile. Nella struttura della città esistente e contemporanea appare utile estendere la riflessione anche alle forme urbane che risentono di densità urbane più variabili, questo al fine di inscrivere anche la mobilità attiva entro i temi della sicurezza e dell'inclusione sociale. Esistono segnali offerti dalle pubbliche amministrazioni europee che, nel campo della mobilità attiva, sembrano orientare il tema più che altro a forme di distrazione (Nello; Deakin, 2020) senza affermare a piene scelte e programmi rigorosi nei confronti delle diverse forme di movimento del corpo e della sua esperienza nella città. Permangono aspetti culturali, elementi di valutazione degli impatti e domande di richieste eluse che sono estremamente rilevanti per un progetto ed un disegno non solo di politiche ma anche di azioni che, soprattutto in un quadro di riferimento italiano, diventano essenziali e riscrivono l'immagine e l'immaginario del suolo delle nostre città.

Appare quindi lontana nel tempo l'immagine dell'attraversamento pedonale che si incontra a Milton Keynes laddove l'indicazione al pedone: "*pedestrians do not have priority*" diventa un chiaro monito a ricorrere unicamente a definire la propria scelta individuale (Secchi, 2005: 144) come paradigma e status di uso di spazi e infrastrutture dedicate, proprie di politiche frammentate. L'esempio di Milton Keynes è rilevante e per certi versi estremo, non privo di contraddizioni, in quanto i riferimenti culturali connessi alla realizzazione del piano, come per esempio il riferimento al *superblock* di Stein pongono un'attenzione particolare al mantenimento delle caratteristiche di accessibilità attiva non solo agli alloggi ma anche agli spazi di interscambio con il trasporto pubblico locale (Velo 2019, 115-122).

Il tema di autostradalizzazione dello spazio del pedone rimane ancora presente imponendosi nelle pratiche di governo e amministrazione del territorio. Il comune di Rivignano Teor (UD) per esempio, trovandosi ad ereditare una porzione piuttosto estesa di edifici minori del centro antico, al posto di operare nella direzione di un recupero esteso ed integrato alle possibili progettualità locali, ha preferito la demolizione degli edifici e la conseguente realizzazione di ampie superfici a parcheggio in una posizione assolutamente centrale del paese. Questo consegna innegabilmente un destino legato all'uso della mobilità automobilistica non tanto dettato da un vero e proprio bisogno, quanto da una sostanziale mancanza di orizzonte culturale e alternativo, orientato a trascendere, per partito preso, all'uso dell'automobile.

Spazi urbani di prossimità e di intermodalità

Se si riporta la riflessione ad uno sguardo molto pragmatico, si può dire che un punto chiave per facilitare la diffusione della bicicletta e per sostenere le diverse forme della mobilità attiva è, come prevedibile, la necessità di buone infrastrutture (ad esempio strade pedonali, piste ciclabili o percorsi in sede separata protetta), progetti questi che si traducono spesso nella progettazione di effettivi nuovi suoli nella città. Ad esempio, alcuni casi di studio dimostrano come le politiche di promozione della mobilità ciclistica, cioè nuove infrastrutture sicure, possono avere un impatto sui livelli di mobilità ciclistica nelle città a bassa consapevolezza ciclistica. Confrontando il numero di spostamenti in bicicletta prima e dopo la costruzione di una nuova rete ciclabile, si stima un aumento di 3,5 volte dell'attività ciclistica e un ulteriore aumento di 2,5 volte a seguito dell'istituzione di un sistema di bike-sharing (Latham, Wood, 2015, 300-319).

Questo è quello accaduto anche con la realizzazione della nuova ciclovia costruita sul sedime dell'ex linea ferroviaria militare Valsugana, attraverso interventi che si sono alternati tra il 2016 e il 2018. La realizzazione della ciclabile dimostra chiaramente come, in una città con una bassa densità abitativa come l'area periurbana di Mestre (VE), gli spostamenti in bicicletta di fatto abbiano un riscontro concreto e riescano a innescare questo tipo di politiche in maniera molto efficace anche nel promuovere in seconda battuta la mobilità attiva (Fiab, 2019).

Anche se l'esistenza di infrastrutture sicure e collegate per gli spostamenti a piedi e in bicicletta è il fulcro della promozione degli spostamenti attivi, alcuni pacchetti di politiche sono necessari per aumentare e

facilitare la diffusione della mobilità attiva. Questo è ancora più vero per i paesi con una cultura della bicicletta avanzata capace di imporsi nelle forme e nella modellazione di buone pratiche di intermodalità ferro bici che rivelano potenzialità e occasioni di riposizionamento progettuale (Pucher; Dijkstra, 2000: 25-50). Nel Veneto centrale le tante medie e piccole stazioni ferroviarie e il fitto pulviscolo di infrastrutture di servizio e di sottoservizio (sovrappassi, sottopassi, passaggi a livello, i nodi di interscambio ecc.) necessitano per esempio di operazioni di *upgrade* o di *downgrade* fortemente selettive, facendo diventare tali luoghi nuove centralità dotate di attrezzature collettive, in altri termini nuovi spazi di un possibile welfare dedicato al movimento. Alcune stazioni hanno manifestato operazioni di *downgrade*, mantenendo le condizioni minime di fruibilità: banchine di attesa, distributori automatici di biglietti, minime pensiline e qualche supporto per fissare le biciclette all'esterno.

Una simile condizione minima di funzionamento, anche in assenza di precisi investimenti, può comunque garantire l'uso e l'efficienza. In queste operazioni, sono spesso i servizi e gli spazi pavimentati circostanti ad entrare in gioco garantendo relazioni di prossimità, esprimendo funzioni come: bar, edicole, spazi aperti ad uso pubblico. Il passaggio di una pista ciclabile sicura e ben segnalata, consente di riverberare alcuni effetti indiretti sull'assenza di servizi ferroviari concentrati nell'edificio della stazione. In altri casi invece i processi di *upgrade* delle stazioni e degli spazi di pertinenza diventano centrali rafforzando le funzioni all'interno delle stazioni, recuperando vecchi sedimi, convertendoli in itinerari ciclabili su ampia scala e rifunzionalizzando gli edifici pertinenziali. In centri urbani più piccoli alcuni edifici hanno subito processi di riadeguamento. Ne è un esempio l'ex casello ferroviario di Grisignano di Zocco, in provincia di Vicenza. Lungo la ciclabile Treviso-Ostiglia, il tratto cicloturistico più importante a livello regionale: 52 km già attivi (e la Regione Veneto ha finanziato il prolungamento di altri 35 km), dopo anni di attivismo e collaborazione sul territorio, la Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta ha avviato i lavori per realizzare un hub cicloturistico gestito da volontari e aperto a cicloturisti, italiani e stranieri. Tale intervento rientra in un primo recupero di un immobile in un'ottica *bike friendly* e in perfetta sinergia con il sistema ferroviario esistente. Questo esempio di riciclo di vecchi edifici delle stazioni restituisce un sistema di attrezzature collettive e di welfare non solo utili al servizio ferroviario ma anche capaci di sviluppare attività pubbliche, di inclusione e aggregazione sociale. Questi nodi complessi e potenziati nelle precise specificità possono giocare un ruolo fondamentale nella riqualificazione degli spazi urbani di prossimità, esprimendo in pieno una vocazione a diventare nuove centralità di ambiti pubblici, di attività sociali, accogliendo con flessibilità finanziamenti, programmi e iniziative interculturali e intergenerazionali.

Culture avanzate della ciclabilità

Il ruolo dell'organizzazione della pianificazione integrata e delle politiche per la mobilità ciclistica è rilevante. I modelli offerti dalle città del nord Europa, come Copenhagen dimostrano un set di riferimenti su scala internazionale per quanto riguarda le politiche e le infrastrutture ciclistiche (Gossling, 2013: 196-206). I livelli di ciclabilità a Copenhagen sono tra i più alti e i ciclisti di Copenhagen percepiscono un tema di maggiore priorità nella gestione del traffico ciclistico, rispetto alla necessità di realizzare infrastrutture più sicure e una maggiore capacità di raggiungere le proprie destinazioni in bicicletta. I fattori significativi per l'uso della bicicletta sono l'occupazione, che aumenta l'uso della bicicletta, e l'accessibilità all'automobile, che inevitabilmente diminuisce la predisposizione all'uso della bicicletta. Un diverso livello di utilizzo della bicicletta nelle città è legato principalmente alla presenza di politiche e di infrastrutture diverse, mentre le variabili offerte dalle pratiche individuali non spiegano il diverso livello di penetrazione della mobilità attiva. Till Koglin inoltre, mostra come le diverse politiche per la mobilità ciclabile in due diverse città come Copenhagen e Stoccolma derivino dall'organizzazione dei dipartimenti di pianificazione urbana e dei trasporti (Koglin, 2015: 569-586). A Copenhagen esiste una "organizzazione di pianificazione integrata" che consente un maggiore scambio tra i vari attori, in particolare tra i pianificatori urbani, dei trasporti e delle biciclette. Questo non è il caso di Stoccolma, dove la bicicletta è emarginata nelle attività di pianificazione e nelle infrastrutture esistenti (Latham, Wood, 2015: 300-319).

Più in generale, nelle situazioni in cui esiste un'infrastruttura ciclabile completa, le determinanti della scelta dovrebbero essere ricercate in altre dimensioni, come le caratteristiche individuali, le condizioni di lavoro, il caso dei Paesi Bassi è l'esempio di un Paese con infrastrutture mature e complete per le modalità attive e un ambiente sicuro (Van Marsbergen; Nijënstein; Annema; van Oort, 2022: 135-139). Rispetto ai fattori determinanti nei Paesi con una bassa quota di modalità attiva i fattori determinanti possono essere classificati come: caratteristiche individuali, caratteristiche del nucleo familiare, caratteristiche stagionali e meteorologiche, caratteristiche del viaggio, ambiente costruito e condizioni di lavoro. Anche se tutti i fattori determinanti influenzano sia gli spostamenti a piedi che in bicicletta, il risultato principale è che la bicicletta

e gli spostamenti a piedi dovrebbero essere considerati come alternativa distinta. Nei Paesi Bassi la maggior parte degli utenti ha già un modello di mobilità quotidiana multimodale (il che significa che già pratica, almeno in parte, la mobilità attiva). Ciò indica quindi che, se si vuole aumentare la mobilità attiva, risulta necessario un approccio personalizzato, capace di rivolgersi in modo diverso alle persone e soprattutto in grado di implementare e modificare le opportunità di mobilità (per esempio gli utenti esclusivi dell'auto e gli utenti di auto e bicicletta), oltre ad incoraggiare ed educare all'uso della modalità attive a scapito dell'uso dell'auto (Muggenburg; Busch-Geertsema, Lanzendorf, 2015, 151-163).

Allo stesso modo, nei contesti nordeuropei a seguito delle misure adottate in fase pandemica, per esempio l'amministrazione di Rotterdam sta elaborando la sua strategia di resilienza urbana e di ripresa dopo la crisi proprio a partire dalla mobilità attiva.

L'amministrazione di Rotterdam sostiene, infatti, un cambio di paradigma nel modo di gestione della città, promuovendo alternative resilienti e iniziative *dal basso* attraverso una forma *governance adattiva* che comportano il coinvolgimento di più attori nel processo decisionale ponendo al centro i temi della mobilità attiva. Il comune sta distribuendo lo spazio aperto disponibile nel modo più equo possibile in stretta consultazione con gli imprenditori per la riorganizzazione delle aree dedicate al tempo libero intelaiate entro percorsi raggiungibili quasi unicamente a piedi o in bicicletta.

Un altro tema importante è la necessità di una maggiore sicurezza (e della sicurezza percepita), che potrebbe portare a un uso diverso della bicicletta (non solo per il tempo libero). La questione della percezione della sicurezza è molto importante, soprattutto in contesto italiano. Da un lato, in molti vedono i chiari vantaggi dell'uso della bicicletta; dall'altro, però, questa viene percepita principalmente come un'attività per il tempo libero e ciò ne impedisce la diffusione come modalità di trasporto. Inoltre, le principali barriere percepite sono la mancanza di infrastrutture ciclabili e la sensazione di insicurezza legata al comportamento degli automobilisti. Questo sottolinea ancora una volta come un miglioramento delle infrastrutture ciclabili faciliterebbe chiaramente la diffusione della corretta sedimentazione di un'idea di mobilità attiva.

Nuovi suoli per un cambiamento

I finanziamenti più recenti del PNRR stanno passando dalla pianificazione alle fasi attuative e i progetti che esprimono caratteristiche di integrazione con le reti della mobilità attiva portano nel contesto culturale di riferimento i temi della qualità della vita e del benessere con particolare attenzione agli ambiti articolati e complessi come sono quelli periurbani o fortemente specializzati. Oltre a contribuire alla sostenibilità infrastrutturale, alla valorizzazione urbana e alla promozione di un turismo più rispettoso di ambiente, paesaggio, economia locale e identità dei luoghi, ciclabilità e pedonalità assumono spesso il ruolo di interpreti di una transizione ecologica dai contorni non ancora chiaramente definiti. Le azioni provocate riequilibrano la mobilità innovando le relazioni delle persone, rigenerano gli spazi pubblici spingendo la revisione degli standard urbanistici, utilizzando la partecipazione coinvolgono comunità e persone favorendo l'incremento dell'inclusione sociale e la costruzione di una visione condivisa.

In questa dimensione il percorso culturale salta dall'ambito specialistico e settoriale, in cui le stesse disposizioni legislative hanno contribuito a porre la pianificazione e gli strumenti della mobilità attiva, a quello più profondo affine alle nuove filosofie che riguardando i processi della città che cura aprono la stessa pianificazione generale a contaminazioni multidisciplinari e integrate rendendola maggiormente socialmente utile.

Entro tale cornice, all'interno di una condizione che appare ancora non del tutto superata, assumono una particolare rilevanza i punti di interconnessione fra le reti ferroviarie e le altre reti di mobilità (Heinen; van Wee; Kees, 2010, 59–96). È chiaro che questo sia un punto di partenza ma anche di approdo per un pensiero progettuale complesso, denso di possibili opportunità per il futuro. Appare chiaro quindi la possibilità concreta di tali ambiti nel ridefinire accessibilità e mobilità eminentemente attive capaci di offrire alternative valide all'uso dell'automobile di proprietà e con un possibile rinnovato interesse nei confronti dello spazio pubblico. Allo stesso tempo, tali spazi meritano di stabilire un'integrazione profonda non solo con il trasporto ferroviario ma soprattutto con il trasporto pubblico locale, divenendo parte di un sistema integrato tra mobilità attiva, ferroviaria e su gomma collettiva attorno al quale poter ridisegnare non solo l'offerta del sistema dei trasporti collettivi ma anche individuali, riconoscendo nuovi ruoli ed esplorazioni progettuali a partire dal "suolo della città". In questo potrebbe rientrare il tentativo di costruire un discorso, prevalentemente di carattere metodologico, circa il potenziale ruolo che i parcheggi possono giocare al fine di potenziare le dotazioni ecologiche e di welfare per un miglioramento sostanziale della qualità insediativa dei tessuti urbani e la vivibilità urbana in termini di *deparing*, riuso e riciclo della superficie minerale della città.

Riferimenti bibliografici

- Colville-Andersen M. (2018), *Copenhagenize. The definitive guide to global bicycle urbanisme*, Island press, Copenhagen.
- Dupuy G. (1999) *La dépendance automobile: Symptomes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris.
- Gossling S. (2013) "Urban transport transitions: Copenhagen, city of cyclists" in *Journal of Transport Geography*, no. 33, pp. 196–206.
- Heinen E., van Wee B., Maat K. (2010) "Commuting by bicycle: An overview of the literature" in *Transport Reviews*, no. 30(1), pp. 59-96.
- Koglin T. (2015), "Velomobility and politics of transport planning" in *Geojournal*, no 80 (4), pp 569-586.
- Larsen J. (2016) "The making of a pro-cycling city: Social practices and bicycle mobilities" in *Environment and Planning*, no. 49(4), pp. 876-892.
- Latham A., Wood P. R. H. (2015) "Inhabiting infrastructure: Exploring the interactional.
- Muggenburg H., Busch-Geertsema A., & Lanzendorf, M. (2015) "Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research" in *Journal of Transport Geography*, no. 46, 151-163.
- Nello-Deakin S. (2020) "Environmental determinants of cycling: Not seeing the forest for the trees?" in *Journal of Transport Geography*, no. 85, issue C, pp. 18-22.
- Pucher, J., Dijkstra L. (2000) "Making walking and cycling safer: Lessons from Europe" in *Transportation Quarterly*, no. 54(3), pp. 25-50.
- Secchi B. (2005), *La città del Ventesimo secolo, Laterza, Roma-Bari, p. 144*; spaces of urban cycling" in *Environment and Planning*, no. 47(2), pp. 300–319.
- United Nations Economic Commission for Europe (2020), *Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning Promoting Active Mobility*, Ginevra: United Nation Publications. *One alla luce delle nozioni di forma e di informazione*, Udine: Mimesis.
- Van Marsbergen A., Ton D., Nijenstein S., Annema, J.A., van Oort N. (2022). "Exploring the role of bicycle sharing programs in relation to urban transit" in *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, Issue 1, pp. 135-139.
- Velo L. (2019), *Towns in traffic. Prospettive, teorie e progetti dal Rapporto Buchanan*, LetteraVentidue, Siracusa pp. 115-122.

Sitografia

- FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (2019), Guida ai comuni ciclabili d'Italia.
[http:// www.comuniciclabili.it/2-edizione-2019/](http://www.comuniciclabili.it/2-edizione-2019/) Fleury