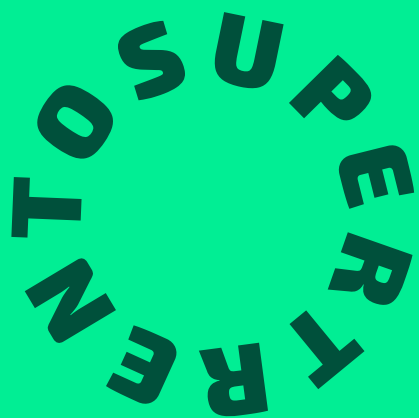




SUPERTRENTO

Scenari Urbani Partecipati
per l'Ecologia e la Rigenerazione

→ incontro 3 / 20 maggio 2023

Movimento, stili di vita, benessere

Pratiche, progetti e testimonianze da altri contesti

Enrico Chiarini

CENSIS 2022 – Bisogni e aspettative dei giovani italiani nel post Covid 19 Giovani 16-30 anni

Lotta alla disoccupazione 52,5%

Combattere la povertà e la disuguaglianza 44,2%

Combattere il cambiamento climatico e proteggere l'ambiente 39,4%

Migliorare la salute e il benessere della popolazione 29%



*“Il segreto dell’esistenza umana non sta soltanto nel vivere, ma nel sapere per che cosa si vive.”
(Fëdor Dostoevskij)*



PARLIAMO DI CITTA' E DEL TERRITORIO IN CUI GRAVITA

di luoghi per l'incontro, per l'abitare, per la crescita
individuale e collettiva, per lo scambio e la condivisione
delle risorse, per persone con esigenze, possibilità e
visioni diverse



Mario de Andrade, (1893-1945), poeta, musicologo, critico letterario e narratore brasiliano

*Voglio vivere tra esseri umani molto sensibili.
Solo l'essenziale è ciò che fa sì che la vita valga la pena viverla.
Voglio circondarmi di gente che sappia arrivare al cuore delle altre
persone.»*

Una città che consenta alle persone di incontrarsi e di esprimersi



Alexander Langer (1946-1995), politico, saggista, giornalista ambientalista e pacifista italiano

Perché ci sia un futuro ecologicamente compatibile è necessaria una conversione ecologica della produzione, dei consumi, dell'organizzazione sociale, del territorio e della vita quotidiana.»
Pensare al futuro non è come fare una gara di forza o di velocità, ma un percorso di resistenza dove serve fiato. Il suo motto: «Lentius, profundius, suavius» ("più lento, più profondo, più dolce").

Una città equilibrata, sostenibile e gentile



Marc Augé (1935), antropologo, etnologo, scrittore e filosofo francese

Il solo fatto che l'uso della bicicletta offra una dimensione concreta al sogno di un mondo utopico in cui la gioia di vivere sia finalmente prioritaria per ognuno e assicuri il rispetto di tutti ci dà una ragione per sperare: ritorno all'utopia e ritorno al reale coincidono. In bicicletta, per cambiare la vita! Il ciclismo come forma di umanesimo."

Una città per muoversi bene a piedi e in bici



Hans Monderman (1948-2008), ingegnere del traffico olandese

Ogni strada racconta una storia. È solo che molte delle nostre strade raccontano male la storia o raccontano la storia sbagliata.

La gente deve trovare la propria strada, negoziare da sola, usare il proprio cervello.

In sostanza, ciò che significa è un trasferimento di potere e responsabilità dallo stato all'individuo e alla comunità".

Una città con strade più umane



Anne Hidalgo (1959), sindaco di Parigi dal 5 aprile 2014

Per il futuro, sogno una città che possa offrire a ognuno un'aria pura, una città in cui i bambini possano crescere in salute, in cui gli abitanti abbiano ripreso il possesso delle strade, dei marciapiedi, dei giardini. I pericoli che ci minacciano sono diversi: i mutamenti climatici, l'aumento delle disuguaglianze, la vita più precaria dei giovani. Costruire una "città delle prossimità". È il concetto della "città del quarto d'ora".

Una città più accessibile e vicina



UNA CITTA'

Accogliente
Facile da usare
Sana
Sicura
Solidale

...

Una città dove ci si senta bene



Elementi di rilessione

Le dimensioni che servono

Auto in sosta su strada, fra diritto e possibilità

Transito di mezzi o di persone

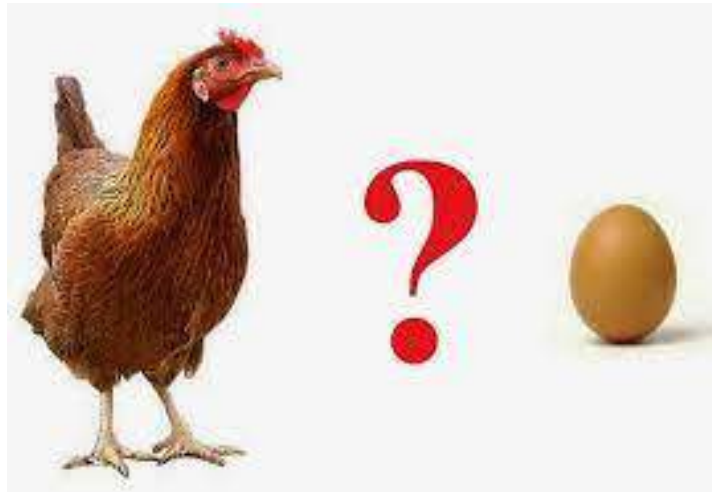
Socialità come propulsore di positività

Strade per tutti

La responsabilità del mezzo «più forte»

Il verde alleato dell'uomo, permeabilità e temperatura





Prima vanno sistemati gli spazi
o
prima bisogna iniziare ad usarli?



Entrambi

Subito azioni di mitigazione e facilitazione veloci ed economiche che invitano nuovi fruitori

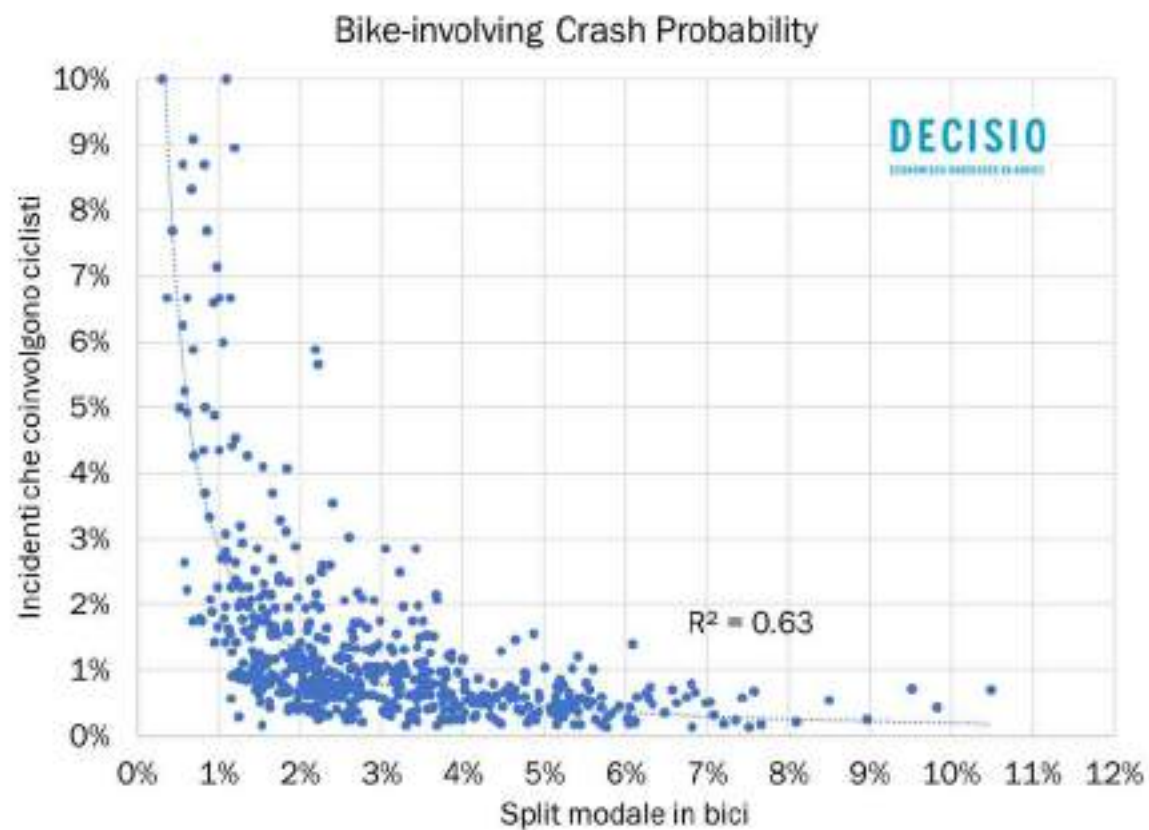
A seguire soluzioni strutturali e di assestamento per ampliare la platea degli utenti

+ utenti = + sicurezza



Esempio

+ ciclisti = + sicurezza



Lombardia 2018



Azioni

Rimodulazione corsie veicolari e riduzione sosta in strada
→ diminuire il bisogno di possedere un'auto

Più strade condivise a basse velocità
→ moderazione del traffico

Aumento del verde
→ depavimentazione



Creare le condizioni per **diminuire il bisogno di possedere un'auto**:

- **migliorando le alternative di spostamento**: ripartizione modale (miglioramento ciclabilità, pedonalità, moderazione del traffico, «città 30», spazio condiviso, ciclabilità diffusa,)
- **riducendo la distanza degli spostamenti**: politiche di prossimità («città 15 minuti»)
- **riducendo il numero di spostamenti**: attività da remoto



Moderazione del traffico

Limite 30 rispetto 50

Chi usa mezzi motorizzati sarà svantaggiato?
(perdita di denaro a causa di ritardi)

Non si perde tempo perché il traffico tende a fluidificarsi: meno «stop and go»; riduzione dei mezzi circolanti per parziale conversione ad altre forme di trasporto



La percezione dei tempi di spostamento in auto può essere condizionata da alcuni fattori:

Oggi si impiega «poco tempo»

- perché spesso i limiti sono non rispettati
- perchè spesso si parcheggia in modo irregolare
- perché spesso non si rispettano le precedenza

Se non vi fossero tutte queste irregolarità i tempi di alcuni spostamenti sarebbero molto diversi



In ogni caso, esclusi alcuni spostamenti «veloci»,
spesso dovuti a comportamenti irregolari

la velocità media delle auto in ambito urbano è ben al
di sotto dei 50 km/h

e non supera i 30 km/h



Regione	Giorni utilizzo	km x Giorno	Km Annuì	% Km Notturni	Ore x giorno	Giorni guida	Velocità Km/h
01 Piemonte	281	43	12.063	4,70%	1,20	16	32,0
02 Val d'Aosta	269	43	11.631	3,64%	1,15	14	34,5
03 Liguria	252	39	9.944	4,11%	1,22	14	29,1
04 Lombardia	281	43	12.253	4,37%	1,21	16	32,2
05 Trentino A.A	277	47	12.970	3,42%	1,18	15	35,9
06 Veneto	288	46	13.180	3,78%	1,22	16	33,6
07 Friuli V.G.	279	45	12.463	3,33%	1,20	15	33,4
08 Emilia R.	286	45	12.805	4,22%	1,19	15	34,3
09 Toscana	288	42	12.144	4,27%	1,23	17	30,4
10 Marche	293	44	12.952	4,53%	1,23	17	32,0
11 Umbria	293	48	13.967	4,44%	1,25	17	33,5
12 Lazio	281	45	12.541	4,82%	1,29	17	29,9
13 Molise	283	47	13.480	4,18%	1,31	18	31,4
14 Abruzzo	291	44	12.749	4,40%	1,28	18	29,9
15 Campania	295	41	12.087	4,72%	1,37	20	25,4
16 Puglia	297	42	12.523	4,83%	1,35	19	26,7
17 Basilicata	282	46	13.114	4,23%	1,32	18	30,5
18 Calabria	297	42	12.449	3,93%	1,30	19	27,9
19 Sicilia	286	37	10.513	4,92%	1,29	18	24,7
20 Sardegna	297	41	12.225	3,72%	1,24	17	29,5
Media Italia	287	43	12.240	4,47%	1,27	17	29,5

Fonte: Osservatorio UnipolSai Assicurazioni 2018



CITTA' 30

In Italia lo hanno fatto, ci stanno provando o lo vorrebbero fare:

Cattolica RN 16.000 ab. (1997)

Rovereto TN 39.000 ab. (2016)

San Donato Milanese MI 32.000 ab. (2020 – approvato da attuare)

Olbia 59.000 ab. (2021)

Bologna 388.000 ab. (2023 – approvato da attuare)

Milano 1.352.000 ab. (2023 – in programma)

Paullo MI 11.000 ab. (2023 – approvato da attuare)

Elmas CA 9.000 ab. (2023 – in programma)

...

2023 Proposta di legge: Norme per lo sviluppo delle “Città 30” e

l’aumento della sicurezza stradale nei centri abitati

promossa dalle associazioni Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Michele Scarponi



Rovereto



San Donato Milanese

Bruxelles: Città 30 → risultato: rimodulazione del traffico



2017-2022

km in auto 64%→49%

km a piedi 7%→12%

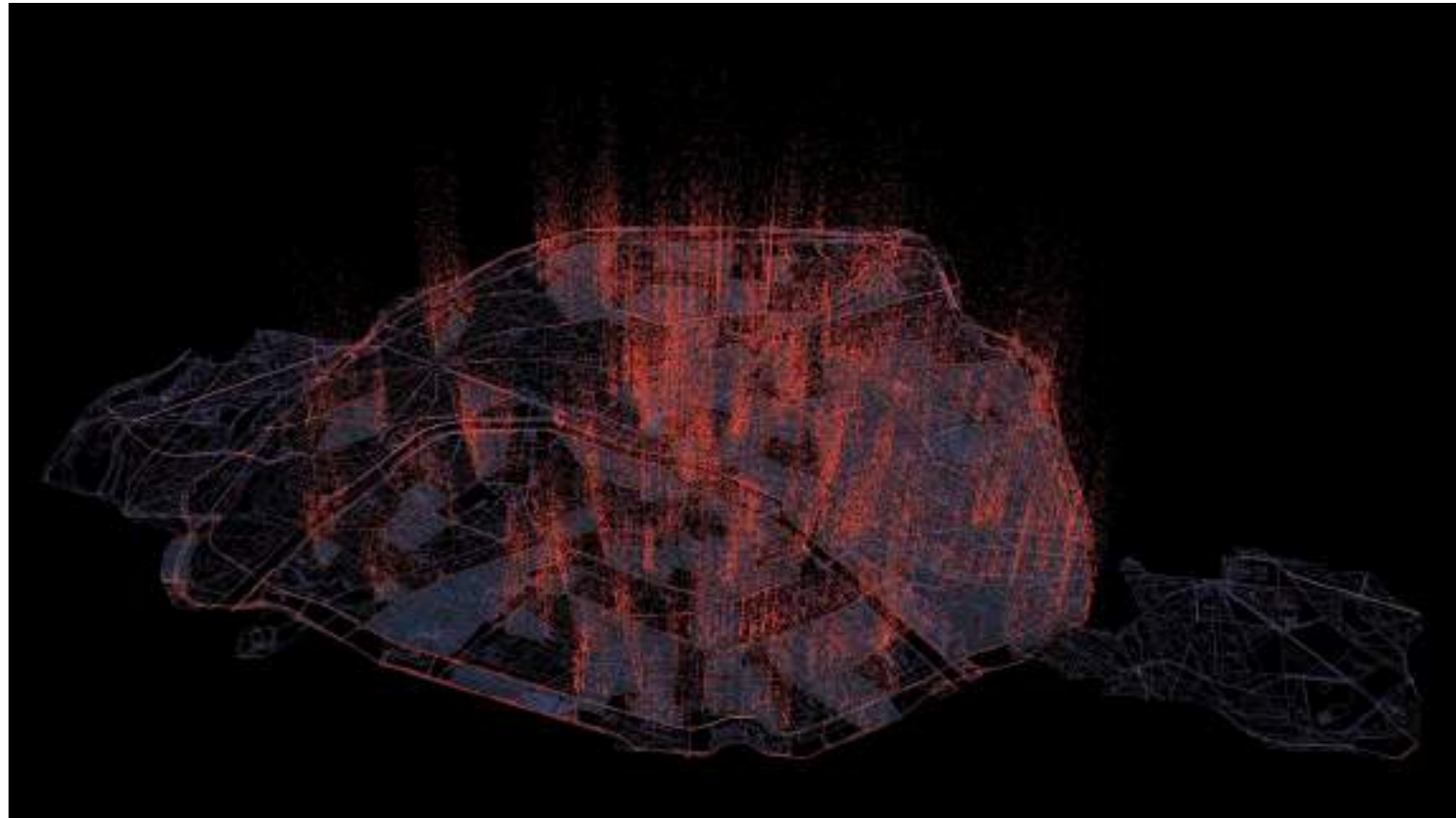
km in bici 1,5%→6,5%



Parigi: implementazione zone 30 → risultato: aumento relazioni e attività umane in zone 30

Utilizzando i dati di Twitter come proxy per l'attività sociale nelle strade, si è riconosciuto l'effetto causale della politica sull'attività umana.

L'abbassamento dei limiti di velocità (zone in blu) aiuta ad attivare la vita di strada e a promuovere l'attività sociale, creando strade cittadine più attraenti e vivibili.



Barcellona: riduzione dello spazio veicolare → risultato: «evaporazione del traffico»

Riduzione del traffico sulle strade di intervento: -23%.

Nessun aumento sostanziale nell'area limitrofa.

Quindi non si è verificato uno spostamento del traffico, ma gli interventi in esame hanno portato a una significativa "evaporazione" del traffico.





**Sembra impossibile,
finchè non lo fai.**





**Sembra impossibile,
finchè non lo fai.**





QUARTIERI «SENZ'AUTO»



Woonerf

Frustrati dal crescente pericolo del traffico automobilistico, nel 1970, i residenti di Delft Tuinstraat eressero illecitamente barriere per frenare il traffico.

Hanno inavvertitamente inventato il woonerf (living street - strada di vita): uno spazio comune per il gioco e la socializzazione; soprattutto per i bambini.

(rif. Chris Bruntlett)



La cassetta degli attrezzi per le living street

- 🚗 Filtri modali
- 🌸 Giardini di facciata
- ☐ Ampi posti a sedere
- 🚦 Tabelle di velocità
- ↪ Chicane
- ☐ Pavimentazione strutturata
- 👁 ☐ Intersezioni sopraelevate
- 🌳 Alberi
- 🚲 Parcheggio bici
- ☐ Fioriere
- 💡 Illuminazione a misura d'uomo
- 👣 Cordoli bassi/assenti
- Segnaletica limitata



(rif. Chris Bruntlett)

Strade scolastiche

Nel 2020, Parigi ha lanciato "strade scolastiche" fuori da 211 scuole, chiudendo le strade al traffico durante l'ingresso e uscita.

Da allora almeno 20 sono diventate strade pedonali permanenti, creando nuovi spazi comunitari dinamici 7 giorni su 7.



Spazi gioco e di relazione



Milano, Viale Argonne,
progetto di sistemazione
superficiale M4.



Trasporto pubblico urbano

Quanto «vale» un tram?
5 auto contro 1 tram
sullo stesso spazio
stradale.

Non c'è bisogno di un
calcolo complesso per
comprendere le
conseguenze in termini
di efficienza della
mobilità, protezione
dell'ambiente, inclusione
sociale, sicurezza
stradale, accessibilità,
benefici economici,
salute ...



Depavimentazione

A Melbourne, dei 23.000 posti auto su strada, circa 10.000 possono trovare una sosta alternativa entro 200 metri dalla strada.

Piantumarli sarebbe come fornire una chioma di alberi sufficiente a coprire 600.000 metri quadrati e aiuterebbe a proteggere la città da inondazioni e ondate di caldo.

(Royal Melbourne Institute of Technology o RMIT – NOV. 2022)



Una città camminabile e pedalabile



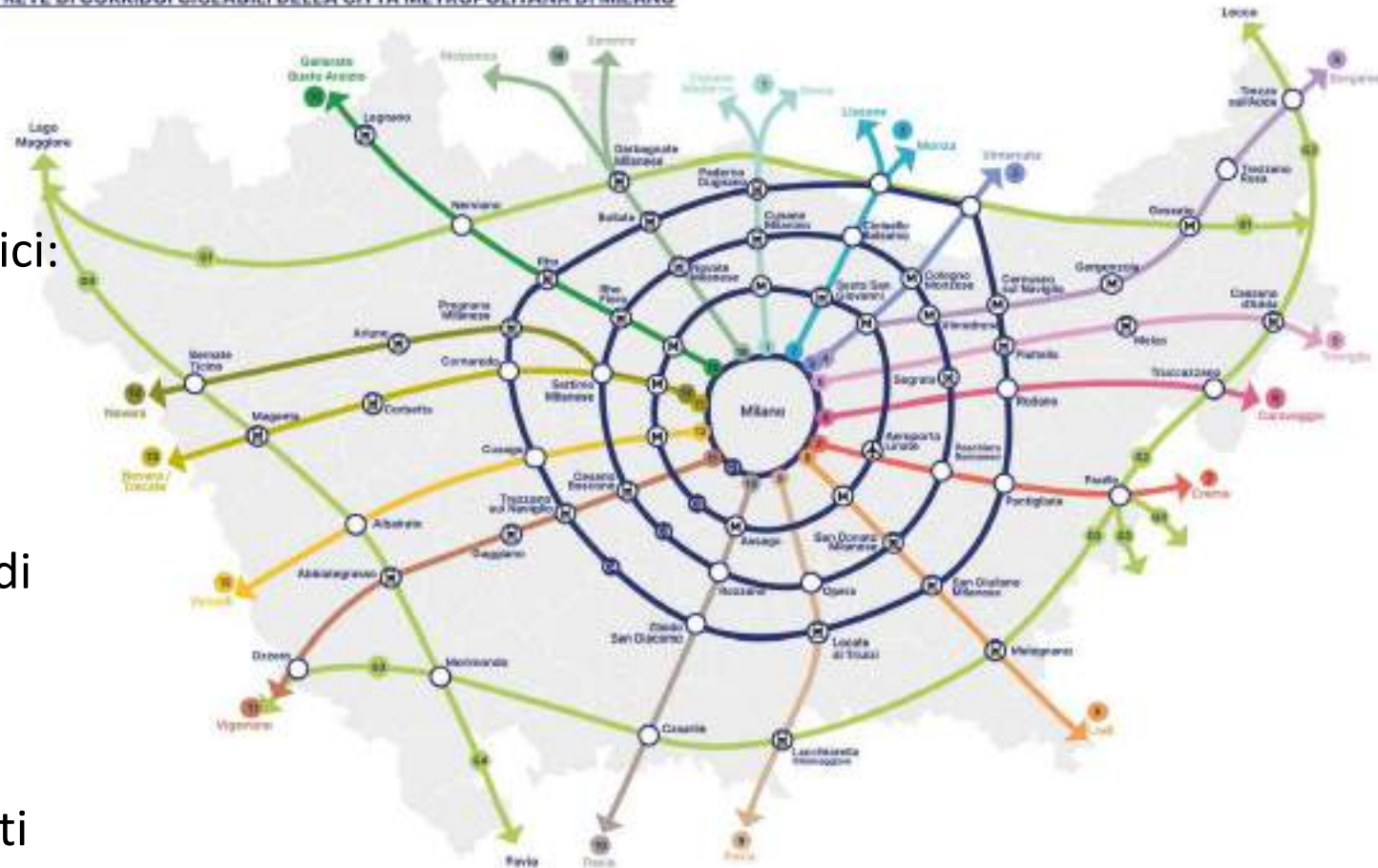
Cambio

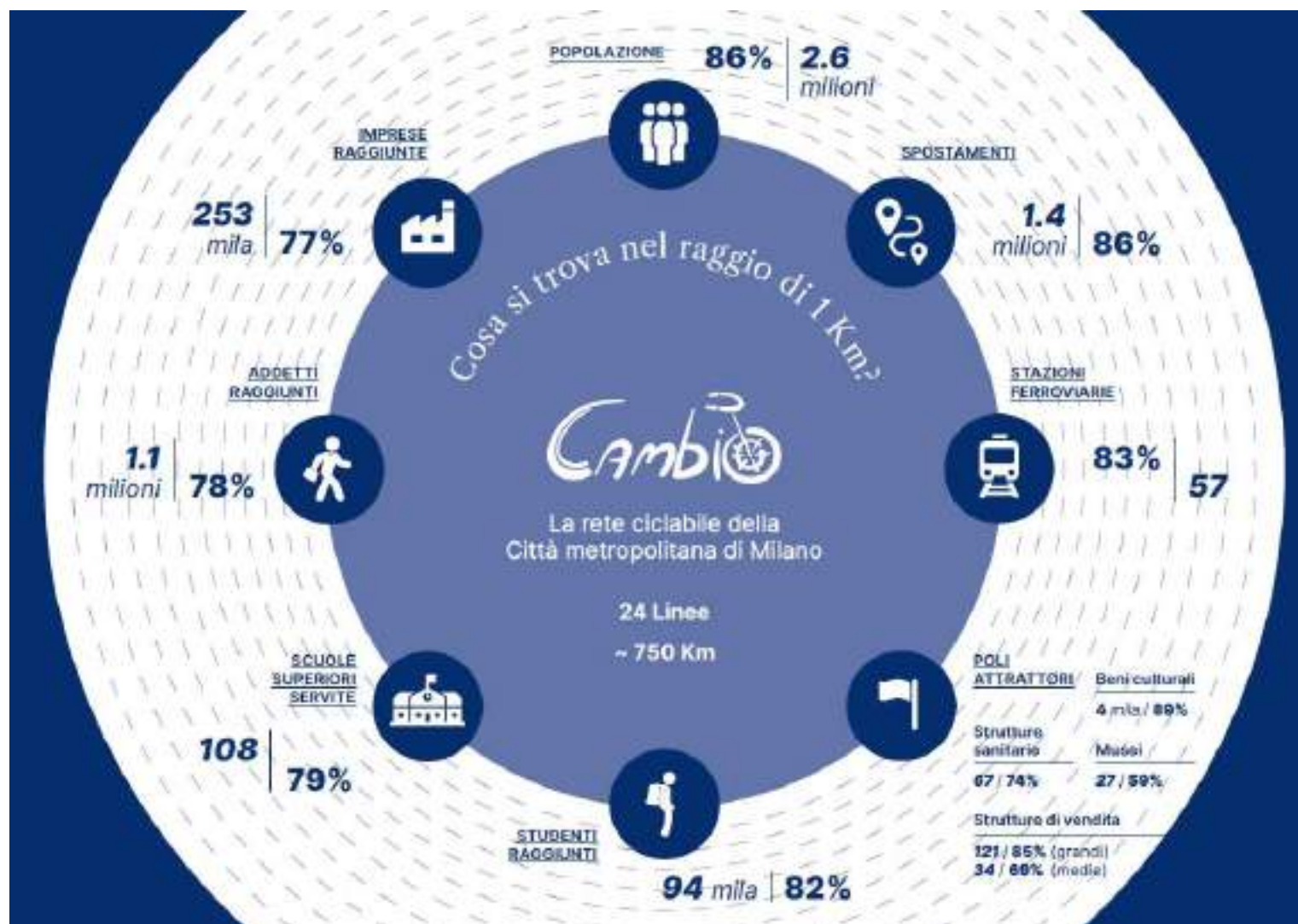
LA RETE DI CORRIDOI CICLABILI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

CONNETTERE IL TERRITORIO

Entro il 2035 spostamenti in bici:
20% del totale
10% per spostamenti inter-comunali

Rendere la bicicletta la scelta di mobilità più veloce, sicura, divertente e attrattiva.
La scelta più ovvia per ogni persona, ogni giorno e per tutti gli spostamenti quotidiani





Ne vale la pena?

Come giustificano gli olandesi le spese per le infrastrutture ciclabili? Calcolano il rapporto costi-benefici per la società.

Ogni centesimo investito restituisce molti di più in risparmi a lungo termine: salute pubblica, tempi di viaggio, sicurezza stradale e manutenzione, inquinamento acustico / atmosferico e turismo.



Così per «Cambio»

Impatto socio-economico netto attualizzato al 2035

+1,1 MILIARDI DI EURO





**UNA BICI
MILLE USI**

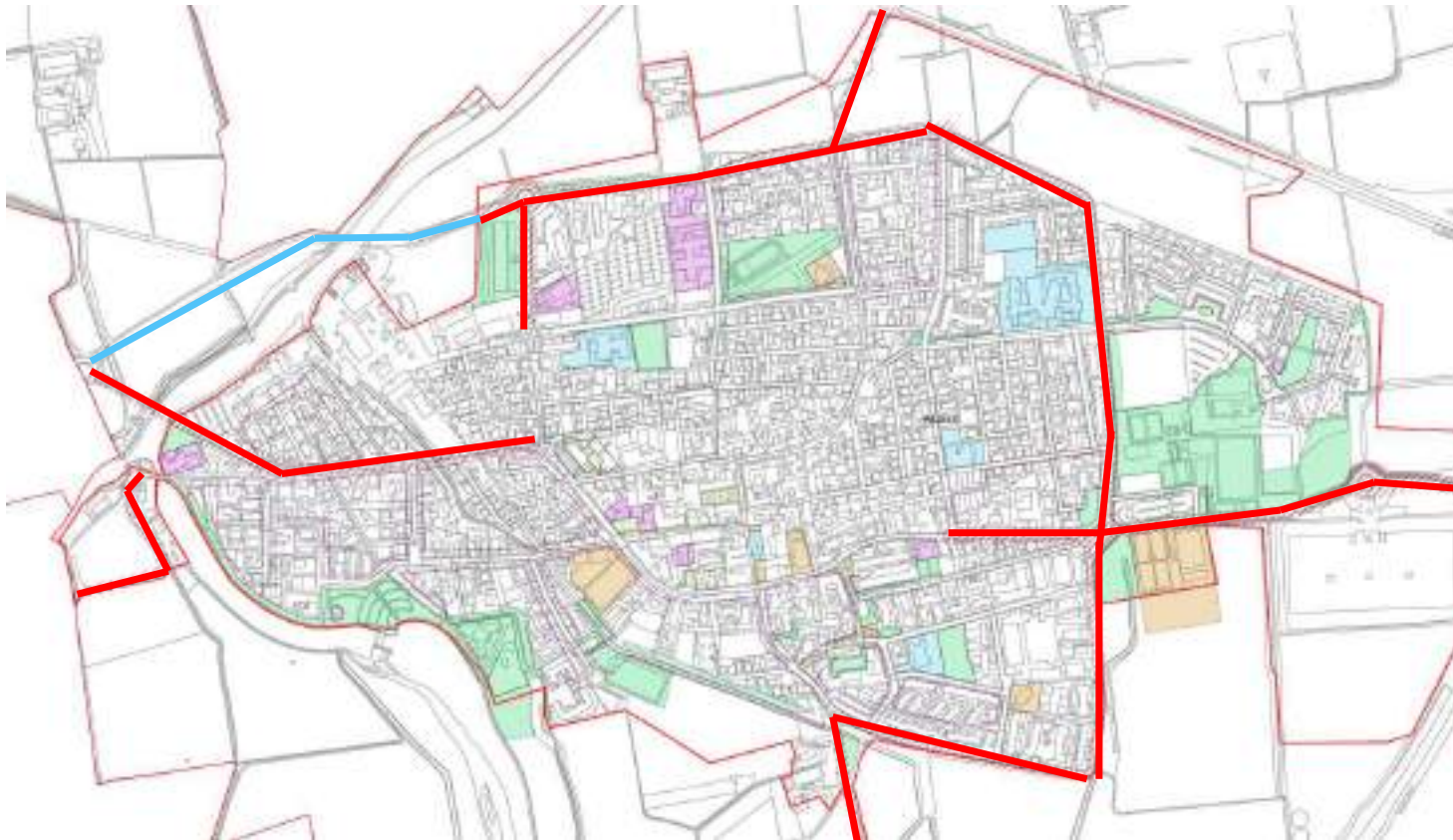
I ciclisti



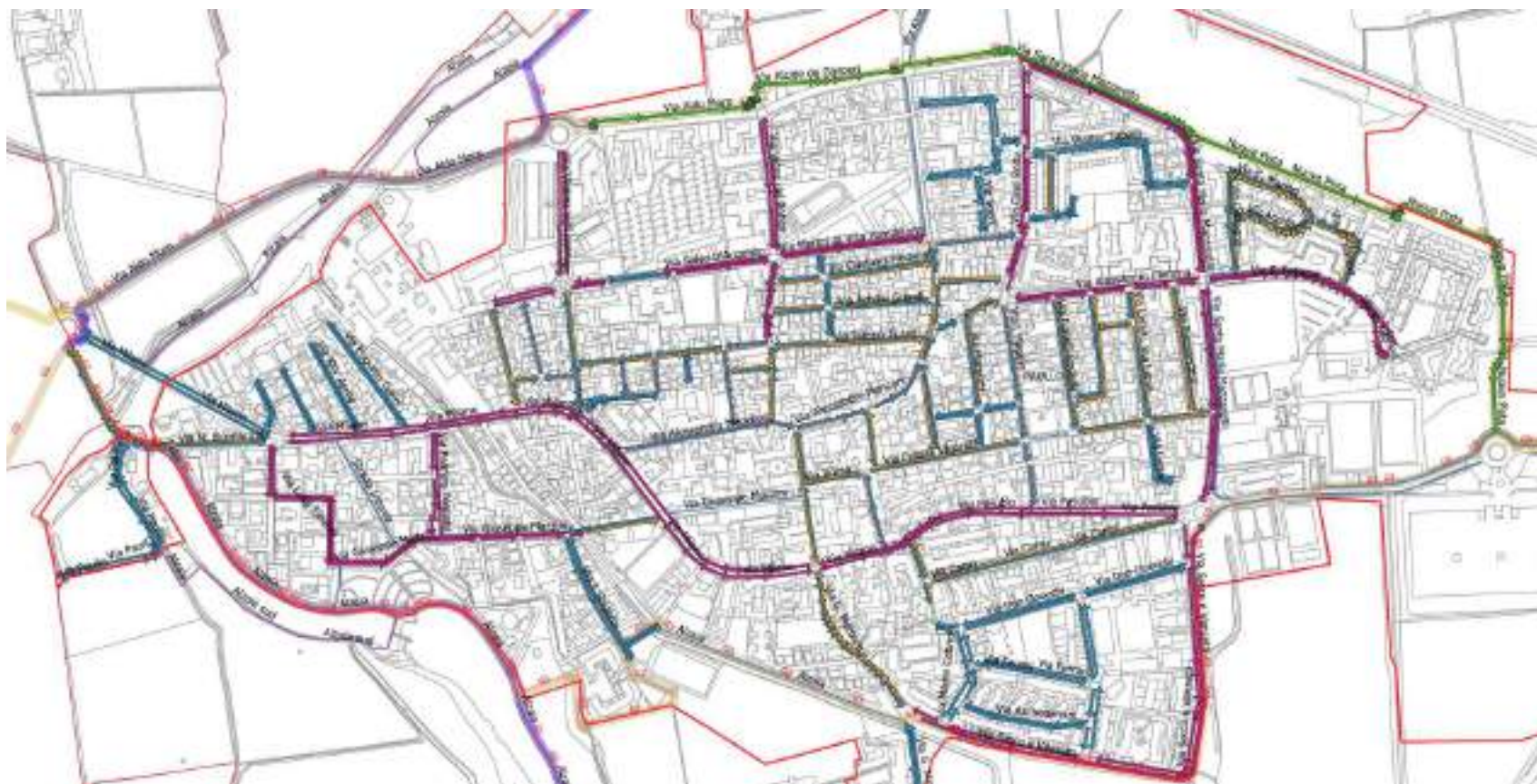
Ogni luogo è origine e destinazione



Città 30 Paullo



Biciplan





Brescia





Lodi





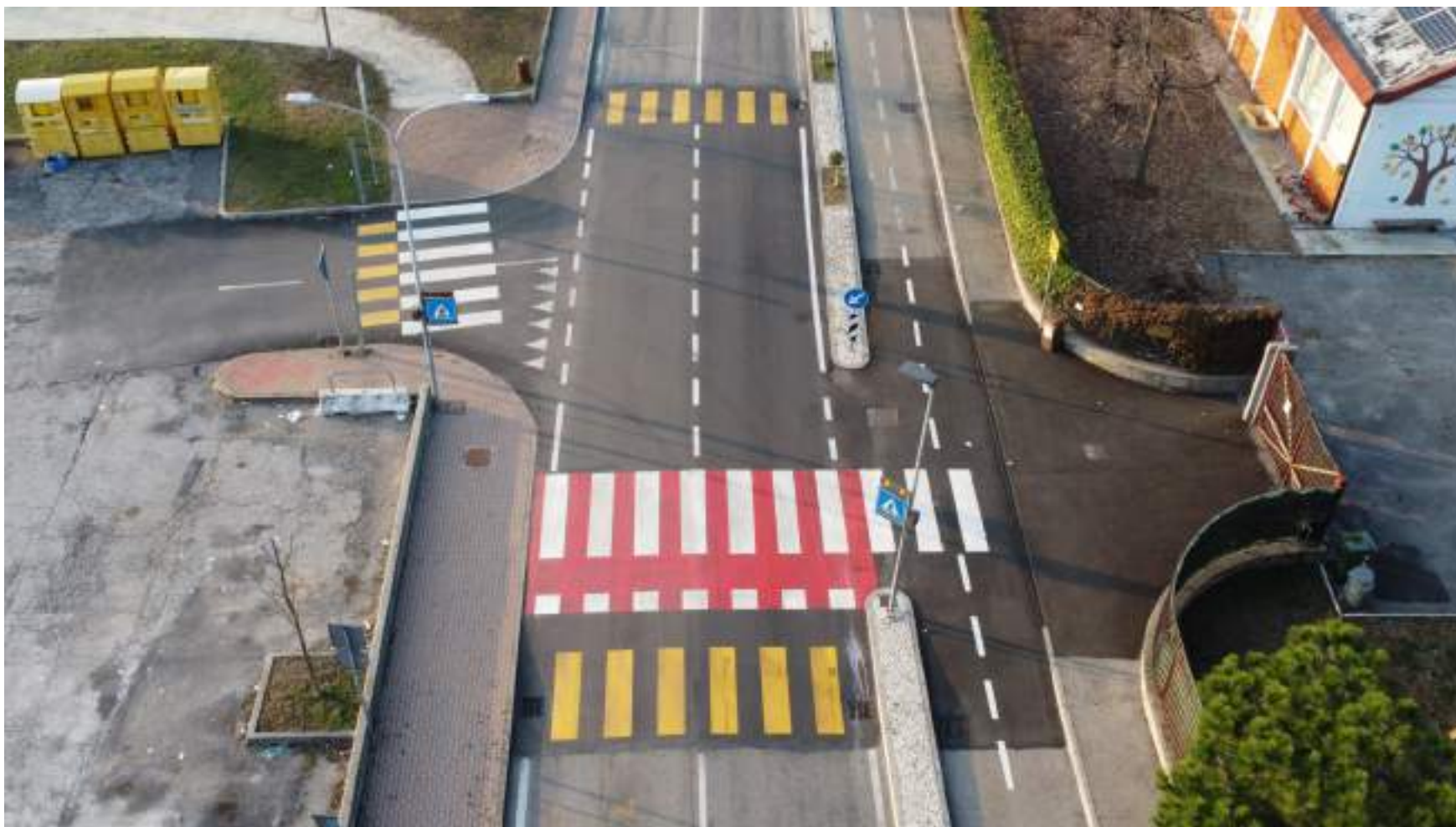
Gorlago (BG)





Bussolengo (VR)





Bussolengo (VR)





Desio (MB)





Desio (MB)



Montichiari (BS)





Berzo San Fermo (BG)



Utrecht





Gorlago (BG)





Quelli che pensano che molte di queste proposte non serviranno a molto, perché i problemi sono altri, penso che da domani non dovrebbero più dire ai bambini di chiudere l'acqua mentre si lavano i denti. Forse non sarà quell'acqua che ci salverà dalla siccità, ma i bambini non lo sanno e magari salveranno il mondo.



ENRICO CHIARINI

www.studiochiarini.it

GRAZIE

