

Chiara Amato, Mario Cerasoli, José Maria de Ureña, Chiara Ravagnan

I motivi di un confronto internazionale

Nel quadro del dibattito scientifico e delle agende politiche, la mobilità sostenibile viene declinata sempre più chiaramente come componente strategica del riequilibrio territoriale e della rigenerazione urbana. Questo ruolo si afferma nell'ambito di programmi nazionali e internazionali, piani e progetti innovativi a scala urbana e metropolitana. Esperienze che ricompongono saperi interdisciplinari e riferimenti progettuali e operativi ispirati ai principi di efficienza, di equità, di sostenibilità, nella direzione di veri e propri "percorsi di resilienza" per la città contemporanea.

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili (Obiettivo n.11 - Agenda 2030) richiede infatti di garantire un "sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile" ponendo attenzione alle aree marginali e alle fasce sociali più vulnerabili, conciliando quindi interventi di carattere fisico (sui tessuti urbani e le infrastrutture) e azioni immateriali di natura sociale, economica, culturale.

In particolare, il tema della resilienza richiama prospettive di adattamento ai cambiamenti sociali e ambientali, che, attraverso una visione strategica, integrata e interscalare, indirizzino la pianificazione urbanistico-territoriale verso il rilancio (e talvolta il riuso) delle infrastrutture su ferro, riducendo la mobilità privata su gomma, congestionante, costosa e inquinante, verso una economia *green* e circolare.

In questo orizzonte di riferimento, la collaborazione scientifica in corso tra Università Sapienza, Roma Tre, Tor Vergata, UCLM e UPC costituisce una interessante attività di approfondimento congiunto e di confronto focalizzato sulle relazioni tra urbanistica e mobilità, declinati nell'ambito di specifici paradigmi interpretativi e progettuali finalizzati a garantire accessibilità, inclusione e sostenibilità delle città e dei territori contemporanei (Ravagnan, 2019).

Nell'ambito di questa riflessione congiunta, il presente contributo esplora le relazioni tra fenomeni insediativi contemporanei e modelli di mobilità, delineando alcune problematiche prioritarie a livello metropolitano rispetto alle quali casi emblematici di politiche e pianificazione hanno individuato soluzioni progettuali innovative supportate da nuove categorie progettuali, meccanismi operativi e forme di gestione.

Fenomeni insediativi e modelli di mobilità nell'Europa mediterranea

Quella tra mobilità, infrastrutture e territorio è una relazione complessa che interessa trasversalmente tutti i territori definiti "urbanizzati", dalle grandi aree urbane alle aree interne e periferiche. Le dinamiche socioeconomiche che sono alla base dei processi di metropolizzazione del territorio, che hanno trasformato i fenomeni insediativi e i modelli di mobilità, alimentano due lati sempre più sconcertanti della stessa medaglia (Galuzzi & al., 2019): da un lato l'abbandono dei centri storici e la dispersione insediativa dei territori metropolitani, stretti nella morsa del traffico e dell'inquinamento; dall'altra lo spopolamento dei territori esclusi da una "geografia di potere" alimentata dalle scelte infrastrutturali pubbliche (Cerasoli, 2012).

In questo quadro, le città metropolitane dell'Europa mediterranea sono connotate da frammentazione urbana e forme insediative disperse e a bassa densità, monofunzionali, che producono forte pressione sulle scarse infrastrutture pubbliche e che alimentano una dipendenza dalla mobilità su gomma, acuita anche dall'emergere di "anti-centralità eccentriche" (Barberis, 2010).

È la periferia. Anzi, sono "le" periferie, l'invenzione insediativa della città moderna. Una periferia che si è trasformata rapidamente nella scena di nuovi modelli culturali influenzati dalla cultura nordamericana che, a partire dalla metà degli anni '50, sono stati diffusi dalla televisione e che hanno tradotto nelle forme dell'abitare visioni inevitabilmente semplicistiche di quel "fatto complesso" che è sempre stato la città.

La diffusione di insediamenti a carattere prevalentemente monofunzionale e monofamiliare, che da allora hanno circondato le città storiche e consolidate dando luogo a quel fenomeno globalizzato che ha preso il nome di “suburbanizzazione”, ha comportato di conseguenza la diffusione di un modello di mobilità individuale legato all’automobile, che da sogno di libertà si è trasformata in un mezzo di trasporto “obbligatorio”, andando progressivamente a cancellare gli spazi per pedoni e biciclette.

Un modello di mobilità ormai prevalente che è stato altresì favorito da politiche infrastrutturali altrettanto miopi sotto i profili economico, ambientale e, soprattutto, sociale.

La conseguente frammentazione e privatizzazione dello spazio pubblico ha favorito, come in un circolo vizioso, processi di segregazione di quei gruppi sociali insediati nelle aree più marginali – ma non necessariamente periferiche – delle città.

Tale situazione trova proprio nella mobilità lo specchio delle disuguaglianze sociali, e quindi luogo di rivendicazioni e di scontri (come successo proprio a metà ottobre in Cile a causa dell’aumento del costo del biglietto dei trasporti pubblici).

La mobilità contemporanea ha da tempo superato i limiti di sostenibilità: le città, grandi e piccole, sono strette in una morsa di automobili che costringono in uno stato di sempre più evidente crisi i diversi sistemi di trasporto pubblico. Trasporto pubblico che, dagli anni ’90, ha sofferto l’applicazione spesso distorta delle norme europee sulla liberalizzazione dei trasporti pubblici, con la conseguente emarginazione delle categorie sociali più vulnerabili che si identificano con tale sistema.

Un modello di mobilità che ha compromesso e continua a compromettere la qualità ambientale e la qualità della vita.

I trasporti rappresentano in Europa quasi un quarto delle emissioni di gas a effetto serra e la prima causa di inquinamento atmosferico nei centri urbani (EC, 2016). Inoltre, al tema del traffico veicolare, che trova riscontro in crescenti patologie cliniche, si associa anche quello della sicurezza stradale.

Si tratta quindi di prospettive che implicano una trasformazione radicale a partire dalle sperimentazioni urbanistiche, infrastrutturali e trasportistiche, ma anche dei riferimenti culturali e degli stili di vita che richiedono quindi una visione strategica supportata sia dall’alto con forme di coordinamento interistituzionale, sia dal basso, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini nell’evoluzione culturali verso nuovi stili di vita.

La mobilità nelle strategie di rigenerazione. Per una città accessibile, inclusiva, sostenibile

La pianificazione urbanistica condiziona in modo decisivo le scelte modali determinando densità, distribuzione spaziale degli usi, spazi pubblici, reti stradali, favorendo esplicitamente o implicitamente alcuni modelli di mobilità. In questo contesto, appare indispensabile la riflessione disciplinare nella direzione di una pianificazione integrata e interscalare ai fini della promozione di una differente ripartizione dei modelli di mobilità, quale obiettivo di sostenibilità e resilienza per il futuro assetto delle città (Savarese, Zoppi, 2019).

Un ripensamento che, a partire dall’analisi dei fenomeni in corso nella città, sviluppi la riflessione nell’ambito di alcuni paradigmi interpretativi e progettuali.



Fig.1 – PDU Area metropolitana Barcellona, *Mobilitat i infraestructures del transport*

In primis, *il trasporto pubblico come componente primaria del “Diritto alla città”* per garantire l’accesso equo e diffuso ai servizi di base e alle centralità urbane e metropolitane (de Ureña e Rossi, 2016; Amato et al., 2019). L’*accessibilità* costituisce infatti un valore cardine delle strategie di rigenerazione che richiede uno stretto rapporto tra trasporti e uso del suolo, in una prospettiva funzionale e morfologica che affonda le radici in esperienze emblematiche a partire dal “Piano delle cinque dita” di Copenaghen (1949) alla “cura del ferro” del PRG di Roma (2008). Una integrazione che trova riferimento nella disseminazione del *Transit Oriented Development* nella direzione di piani e progetti urbani incardinati al sistema della mobilità pubblica. Progetti di territorio che oggi evocano territori-rete, che richiamano strategie multiscalari e costruzione di piattaforme produttive territoriali, territori urbani di snodo e fasci infrastrutturali di connessione (Clementi, 2007).

Tale ripensamento promuove un ruolo crescente *degli assi della mobilità pubblica e delle stazioni come reti e nodi complessi, “propulsori” di una urbanità inclusiva* (Pucci, 1995; Bianchi, 2018), come luoghi di scambio collettivo e attivatori di relazioni fisiche e immateriali, nell’ambito di una visione strategica che interpreta dinamicamente il legame tra infrastrutture e obiettivi di rigenerazione urbana verso la costruzione di una identità metropolitana comune. Le profonde conflittualità sociali nelle periferie pubbliche trovano riferimento nelle strategie di *désenclavement* francesi che pongono al centro il ruolo della mobilità come vettore di *inclusione sociale* verso un Diritto alla mobilità generalizzato. Infine, *la mobilità può farsi vettore di rinnovo della qualità dell’ambiente e degli stili di vita* attraverso la diffusione di forme di spostamento non inquinanti, più sicure e più salutari. I repentini cambiamenti climatici impongono infatti la pianificazione di una rete strutturante e intermodale che leghi il ferro con i sistemi di spostamento green e smart (bike sharing, monopattini elettrici) prefigurando nuovi strumenti (PUMS, Contract d’axe), ma anche forme *sostenibili* di gestione integrata (bici nei treni, stazioni di ricarica elettrica) e supporto economico in nuove forme di finanziamento, anche attraverso la tassazione connessa alla mobilità inquinante.

Verso una integrazione urbanistica/mobilità in Italia e Spagna

L’interscalarità e l’integrazione delle strategie di riequilibrio territoriale e rigenerazione urbana si concretizzano nelle previsioni del Piano Territoriale Metropolitan PTMB 2010 e del Plan Director Urbano PDU 2019 dell’Area Metropolitana di Barcellona, che costituiscono casi emblematici di coordinamento e integrazione, a livello istituzionale e strategico, e che hanno reso la città capofila europeo per la mobilità sostenibile. Il PTMB, con un approccio nodale al territorio, intende rispondere agli obiettivi di compattezza, complessità e coesione, i tre pilastri del Programma della Pianificazione Territoriale regionale, attraverso un ruolo chiave delle infrastrutture e della mobilità come principi ordinatori del disegno dello sviluppo della città. Ciò è stato possibile poiché il Piano territoriale delle infrastrutture di trasporto della Catalunya, approvato nel 2006, ha rinunciato a formulare proposte in questa area e ha affidato al PTMB, all’epoca in

redazione, la propria competenza (Esteban, 2011); il PTMB è stato così in grado di orientare con esito positivo i progetti delle infrastrutture dello Stato.

Il Piano inoltre integra infrastrutture e sviluppo insediativo, residenziale e dei servizi, a supporto della visione nodale del territorio, introducendo nuove figure territoriali per le aree della corona più periferica, legate a prescrizioni urbanistiche e a strumenti attuativi specifici (PDU intercomunali). In particolare, gli "Assi di sviluppo nodale" sono costituiti da centri urbani lungo le infrastrutture ad alta capacità su strada e su ferro per i quali si prevede una crescita media e moderata, in modo tale da svolgere, a seconda del loro valore di posizione, una funzione nodale in relazione ai loro dintorni (Art. 3.15 Norme PTMB).

In coerenza con il PTMB, il PDU, in approvazione, confrontandosi con i 12,5 milioni di spostamenti giornalieri provenienti da un territorio frammentato con sacche di segregazione territoriale, prefigura un modello policentrico incardinato ad un sistema della mobilità di alta capacità collegato alle grandi attrezzature di rango nazionale e internazionale e un sistema strutturante di assi per la mobilità pubblica per la costruzione di "continuità metropolitane alla scala umana".¹



Fig.2 - PDU Area metropolitana Barcellona, P.01.2 Estructura urbana i social

Anche il nuovo PGT 2019 di Milano si propone di utilizzare la mobilità come matrice di riferimento per costruire la Milano 2030, una città di nodi, densa, accessibile, nella quale si prevede la rigenerazione dei principali nodi di interscambio tra l'area metropolitana e il centro urbano, che si evolvono da spazi monofunzionali, con aspetti di degrado fisico e sociale, a luoghi nevralgici, integrando funzioni di pregio, attraverso forme di riuso e densificazione, e coniugando efficienza dei sistemi intermodali con la qualità dello spazio urbano e la permeabilità pedonale.

La capacità edificatoria della Milano del futuro intende essere funzionale al livello d'accessibilità, secondo una logica di crescita urbana non diffusa ma per addensamenti sui nodi del ferro.

L'obiettivo è quello di trasformare le infrastrutture, ora barriere tra parti di città, in elementi di ricucitura, capaci di generare nuovi assetti e riequilibrare il mercato dei valori urbani, in una logica di rete metropolitana, grazie al riassetto dei nodi lungo la cerchia filoviaria e al sistema di piazze, cerniere per il ridisegno dello spazio pubblico e per la rigenerazione dei quartieri periferici.

Una città quindi connessa, metropolitana e globale (strategia PGT n.1) da costruire mediante il rafforzamento dell'offerta di servizi e nodi d'interscambio per il trasporto pubblico, il prolungamento delle linee metropolitane oltre i confini, l'adeguamento della cintura ferroviaria per il riuso della Circle-Line, le politiche per il rafforzamento del Servizio Ferroviario Regionale e la promozione delle reti di mobilità dolce.

¹<http://urbanisme.amb.cat/pdu-metropolita/reptes-opportunitats/mobilitat-infraestructures-transport>

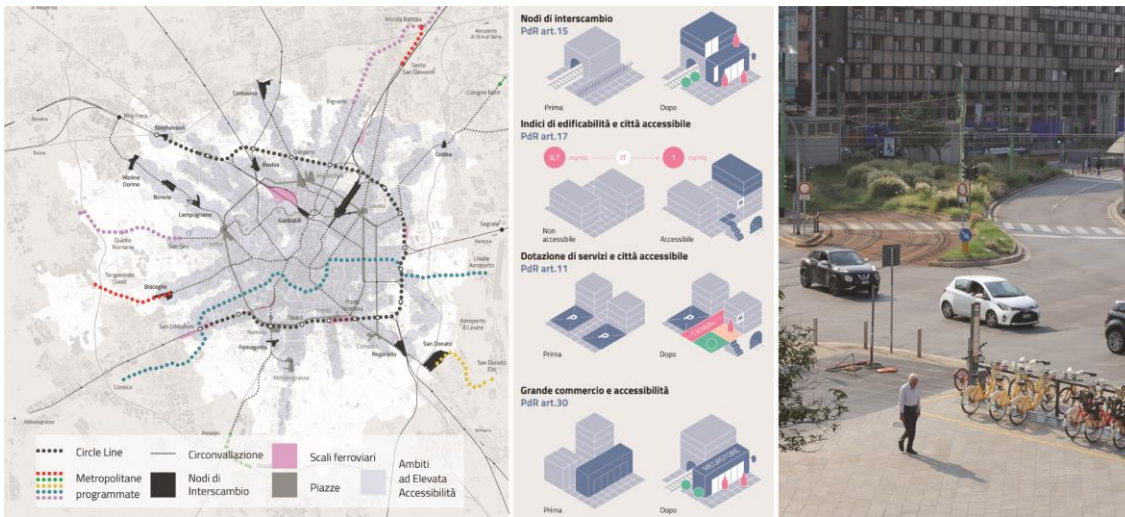


Fig.3 -PTG Comune di Milano, Strategia 1, *Connettere luoghi e persone. I nodi come piattaforme di sviluppo*

Anche il PRG 2008 di Roma ha fatto della “cura del ferro” una scelta strategica strutturante, integrando lo sviluppo policentrico della città con la mobilità, per superare la “anomalia genetica delle città italiane” (Campos Venuti, 2001), che vede Roma soffrire di una grave e strutturale carenza di trasporto pubblico.

La difficile sfida del Piano attraverso la struttura portante del ferro e delle centralità (Ricci, 2017) si concretizza mediante un sistema di centralità ubicate nei nodi di scambio intermodale, ovvero i punti di massima accessibilità del sistema di mobilità pubblica. Questa scelta strutturante si esplicita quindi attraverso previsioni e modalità attuative che integrano indissolubilmente la logica della riqualificazione e della trasformazione del sistema insediativo con quella del trasporto su ferro, prefigurando una riorganizzando delle previsioni insediative in linea con la definizione delle linee su ferro e delle stazioni. A questo scenario si aggiunge una crescente attenzione alla ciclabilità, sia a livello urbano che metropolitano, con alcuni casi pilota per la promozione di una mobilità dolce integrata con il sistema del ferro, come nel caso della riqualificazione della Ferrovia Roma-Viterbo che ha visto nascere il *parco lineare ciclabile Monte Mario/Monte Ciocci* e connesso a 4 stazioni della FL3.



Fig.4 - PRG Comune di Roma, Elaborato D1 *Centralità e funzioni - Centralità di Massimina e parco lineare ciclabile di Monte Mario*

Prospettive

Le linee di innovazione della pianificazione urbanistico-territoriale evidenziano, in primo luogo, il potenziale urbanistico della componente della pianificazione della mobilità, che deve essere parte integrante della pianificazione urbanistica. E, in secondo luogo, denunciano la improcrastinabilità della transizione modale dalla mobilità individuale su gomma a quella integrata collettiva ferro-TPL-mobilità “dolce”, transizione che deve

costituire la strategia chiave della rigenerazione urbana e del riequilibrio territoriale realmente sostenibili.

Quella delle infrastrutture per la mobilità sostenibile e inclusiva, anche attraverso nuove categorie progettuali, va intesa quindi come matrice di riferimento per una organizzazione democratica dello spazio attraverso l'accesso ai luoghi centrali dell'organismo urbano, della sua economia e del welfare, propulsori di urbanità attraverso lo scambio sociale e la riattivazione economica e vettori di sostenibilità ambientale e di stili di vita sostenibili. Obiettivo di tale strategia dovrebbe essere la riduzione dei fenomeni di congestione della mobilità e di dispersione insediativa, con forti ricadute per la collettività in termini di costo/tempo per gli spostamenti.

Questo consentirebbe di migliorare le prestazioni economiche della città, riducendo la segregazione sociale, migliorando l'accesso ai servizi e contrastando il fenomeno della monofunzionalità.

Di conseguenza, la riduzione della dispersione insediativa e il contrasto alla cultura della bassa densità, consentirebbe di ridurre anche i costi collettivi derivanti dall'inquinamento atmosferico e dell'incidentalità.

Appare inoltre prioritaria, nella pianificazione, una operatività che faccia riferimento ad una visione complessiva e strategica in grado di mettere in coerenza interventi altrimenti sporadici, isolati e localizzati con la complessa funzionalità infrastrutturale e urbana (Savarese, Zoppi, 2019), ma attuabili, proprio per la loro complessità, solo gradualmente e sulla base delle priorità sociali ed ambientali.

Infine, appare centrale, come scenario di ricerca e sperimentazione, la necessità di una progettazione e gestione integrata delle diverse forme di trasporto, sia sotto il profilo dei finanziamenti che sotto il profilo modale. La stretta sinergia che deve essere individuata all'interno delle istituzioni locali, provinciali e regionali, nell'ambito di piani e programmi integrati e condivisi, dovrà costituire il meccanismo di attuazione chiave di progetti infrastrutturali e piani della mobilità. In tal modo, sarebbero anche più facilmente coordinabili interventi di soggetti privati, sia nella produzione di infrastrutture che nella gestione di servizi di mobilità, attuando gli obiettivi fissati dall'Unione Europea in termini di liberalizzazione.

Tutto questo per un auspicabile passaggio della città contemporanea da "gigante dai piedi di argilla" a "gigante dai piedi di ferro".

Bibliografia

- Arellano B., Roca J. (2010), "El Urban Sprawl, ¿Un Fenómeno de Alcance Planetario? Los Ejemplos de México y España" in *ACE Arquitectura, Ciudad y Entorno*, no. 1, p. 115-147.
- Barberis W. (2010) *Oltre la frammentazione urbana*, scuola dottorale "Cultura e trasformazione della città", Dipartimento di Studi Urbani, Roma Tre
- Bianchi G., Criconia A. (2018), *La stazione metropolitana propulsore di urbanità diffusa*, Architetti Roma Edizioni, Roma.
- Campos Venuti G. (2001), "Il sistema della mobilità", Ricci L. ed., *Il nuovo piano di Roma*, Urbanistica no.116, pp. 166-172
- Cerasoli M. (2011), "Periferie urbane degradate. Regole insediative e forme dell'abitare. Tra emigrazione, automobile e televisione" *XIV Conferenza SIU, Abitare l'Italia. Territori, economie, diseguaglianze. Planum, The Journal of Urbanism*
- Cerasoli M., (2012), *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo-liberalizzazione*. Aracne, Roma.
- Clementi A., Di Venosa M. (2007) *Infracity*, List, Barcellona.
- De Ureña J. M., Rossi F. (2016), "Una propuesta policéntrica y conectada ferroviariamente para recualificar la periferia de Roma", *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales* no. 189, p. 509-516.
- EC (2016), *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni* [<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0501&from=it>]

- Galuzzi P., Oliva F., Vitillo P. (2019), "Tra metropolizzazione e shrinking. Forme di prelievo della rendita urbana e costruzione della città pubblica", in Giacomo C., ed., *Dopo 50 anni di standard urbanistici in Italia. Percorsi di riforma*, Inu edizioni, Roma, p.55-62.
- Pucci P. (1995), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, FrancoAngeli, Milano.
- Ravagnan C. (2019), *Rigenerare le città e i territori contemporanei. Prospettive e riferimenti operativi per la sperimentazione*, Aracne, Roma.
- Ricci L. (2017), "Roma: una strategia de reequilibrio urbano y metropolitano" *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales* no. 193, p. 533-552.
- Savarese. N, Zoppi D. (2019), *Biennale dello spazio pubblico 2019 - Area tematica "mobilità sostenibile"* [<http://www.biennalespaziopubblico.it/edizione-2019/la-mobilita-sostenibile/>]

Attribuzioni

Il lavoro è frutto di una attività congiunta.

I paragrafi sono comunque così attribuibili: il primo paragrafo è attribuibile a Chiara Ravagnan e José Maria de Ureña, il secondo paragrafo a Mario Cerasoli, il terzo a Chiara Ravagnan, il quarto paragrafo a Chiara Amato e l'ultimo paragrafo a José Maria de Ureña, Mario Cerasoli, Chiara Ravagnan.