

PROGETTARE LE CITTA'

riguarda tutti



Con il 75% della popolazione mondiale che dovrebbe vivere nelle città entro il 2050, le strade urbane dovranno bilanciare la domanda di crescente mobilità personale e l'accesso ai servizi e all'economia cittadina.

Ma le strade delle nostre città sono soprattutto affollate dalle auto, dai loro rumori e dai loro gas di scarico che arrecano disagi e causano patologie serie agli esseri umani e danno all'ambiente, ai beni culturali e artistici grazie ai quali il nostro Paese è famoso nel mondo.

Secondo il recente report “*Enabling factors for alternatively-powered cars and vans on the European Union*” (gennaio 2023) dell’Associazione dei costruttori europei di auto, in Europa circolano circa **250 milioni di auto** con un’età media di 12 anni e **29,5 milioni furgoni** (in aumento dell’1,7% rispetto al 2020), la metà dei quali sono in Francia (6,3 milioni di furgoni), Italia (4,3 milioni) e Spagna (3,9 milioni), senza contare i mezzi di trasporto pubblico e di soccorso.



Nonostante poi, il forte aumento delle vendite registrato negli ultimi anni, le auto “*alla spina*” - elettriche e ibride *plug-in* - rappresentano ancora solo l’1,5% del parco auto totale dell’UE. Nell’Unione Europea solo 3 paesi hanno una quota di auto elettriche a batteria superiore al 2%: Danimarca, Olanda e Svezia.

Aggregando i dati per numero di veicoli **ogni 1.000 abitanti**, l’Unione Europea conta **567 autovetture**. Il Lussemburgo con 698 per 1.000 persone, ha la più alta densità di automobili (nel 2017, secondo il Rapporto “*Eurostat Energy, transport and environment statistics - 2019*” erano 670), la più bassa densità si trova in Romania con 396/1.000 abitanti mentre l’**Italia** ne ha **672** (nel 2016 erano 625). Il nostro Paese, dunque, dopo il Lussemburgo, è quello dove si registra, ormai da un decennio, la maggiore densità di autoveicoli per 1.000 abitanti.



Ciò premesso, **la maggior parte delle persone nel mondo vive nelle città** e si muove principalmente a piedi, in bici o con i mezzi pubblici, ma **la maggior parte dello spazio pubblico è attualmente progettato per le auto**.

Questo squilibrio sempre più visibile sta cambiando il modo in cui sono pianificate le città. Per questo **le strade urbane devono essere progettate per bilanciare meglio i bisogni di un numero più ampio di persone, di tutte le età e di diverse abilità**.

L'**urbanistica tattica** nasce come una forma di rigenerazione urbana diffusa e condivisa, capace - secondo i promotori - di rafforzare il senso di appartenenza delle comunità al territorio anche attraverso un uso sperimentale o inconsueto degli spazi pubblici.

Aspetto rilevante riguarda il fatto che **progettare strade urbane al fine di ridurre al minimo la dipendenza da auto e promuovere alternative sicure e sostenibili può aiutare a intraprendere molte delle sfide che le città devono affrontare**, tra cui: sicurezza stradale, accessi universali, bassa qualità dell'aria, inquinamento acustico, alto consumo di energia e inefficienze economiche, cambiamento climatico, inattività fisica e malattie croniche, bassa qualità della vita, disuguaglianze sociali ed economiche, ecc.

Sviluppato in collaborazione con *Bloomberg Associates* e *Global Design Cities Initiative* (GDCI, un'organizzazione senza scopo di lucro composta da un *team* di designer, urbanisti ed esperti in temi urbani) e co-finanziato dall'Unione Europea tramite *EIT Urban Mobility* (un organismo di EIT – *European institute of innovation and Technology*) all'interno del progetto *CLEAR*, il programma "**Piazze Aperte**" ha raggiunto quota 40 opere in diverse città, con la creazione di nuove piazze o di aree pedonali attraverso la sperimentazione di modifiche alla viabilità, dall'attivazione di spazi pubblici sottoutilizzati (o non attrezzati) alla realizzazione di percorsi ciclabili, fino all'estensione e messa in sicurezza degli spazi pedonali tramite la razionalizzazione degli spazi per la mobilità.

Reggio Emilia è considerata tra le città che hanno attivato progetti stradali innovativi in base alle varie tipologie e scale d'intervento. Mentre la città di **Milano** ha avuto la menzione per l'impegno nella creazione di "**FIXED SOCIAL SEATING**", angoli di città dove sono stati ricavati spazi con posti a sedere di valenza sociale, vicino a scuole, parchi, ospedali per consentire a gruppi di bambini e famiglie di sedersi insieme condividendo piazze, strade e percorsi pedonali.

Nel marzo 2022, GDCI ha invitato a presentare candidature per il primo [Streets for Kids Leadership Accelerator](#), un'iniziativa che mira a creare una coorte globale di esponenti istituzionali, *steakholder* e professionisti della città al fine di affinare le loro conoscenze, reti e competenze per creare un cambiamento per i bambini nelle loro città.

Ad oggi, tra le 20 città selezionate che compongono il gruppo delle *Streets for Kids Leadership Accelerator 2022-2023* troviamo, per il nostro Paese, **Bologna** insieme a Tirana, Albania; Melbourne, Australia; Recife, Brasile; Santiago, Cile; Bogotá, Colombia; Cuença, Ecuador; Quito Ecuador; Tbilisi, Georgia; Thrisur, India; Assolo, Indonesia; Pristina, Kosovo; Tiro, Libano; León, Messico; Lima, Perù; Città di

Kisumu, Kenia; Abuja, Nigeria; Istanbul, Turchia; Los Angeles, California, Stati Uniti; Lusaka, Zambia.

Queste città selezionate rappresentano sei continenti la cui popolazione varia da circa 50.000 persone a oltre 10 milioni. I partecipanti, che includono sindaci, educatori e associazioni locali, hanno avuto l'opportunità di collegarsi attraverso riunioni mensili, condividendo opportunità e sfide nelle loro città, ascoltando relatori ospiti e apprendendo competenze tecniche per creare strade migliori per i bambini di tutto il mondo; inoltre, hanno l'opportunità di richiedere finanziamenti per progetti di implementazione nel corso del 2023.

Il programma mira, in sostanza, a ispirare i sindaci, informare e coinvolgere esperti e responsabilizzare le comunità per rendere le città di tutto il mondo migliori per i bambini e i loro *caregiver*.

Lo ha fatto anche recentemente (febbraio 2023), pubblicando [How Do Kids Experience Streets? The Reverse Periscope Companion Guide](#), una guida per aiutare tutti a creare e utilizzare un *Reverse Periscope*. Due specchi, un grande foglio di cartone, un righello, un coltello e del nastro adesivo.

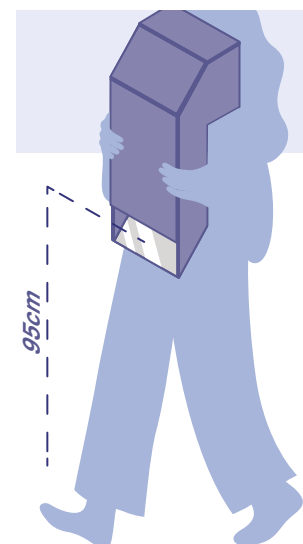
Questo è tutto ciò che serve per creare un periscopio inverso, un semplice strumento fai-da-te che può aiutare gli adulti a vivere le strade dall'altezza di un bambino. La guida include suggerimenti utili per la realizzazione di un approfondimento di gruppo su questi temi, nonché schede di attività per condurre un "walkshop" per valutare le strade dal punto di vista dei bambini.

E' stato dimostrato che strade di qualità aggiungono valore a un quartiere. Pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico in genere spendono più soldi nei negozi di prossimità di quanto facciano le persone che guidano autoveicoli, sottolineando l'importanza di offrire spazi sicuri e attraenti agli utenti.

Sul piano costruttivo è dimostrato che le *green streets*, per le quali si utilizzano materiali di costruzione durevoli e di buona qualità possono ridurre significativamente i costi di manutenzione: sono, ad esempio, dalle tre alle sei volte più efficaci nel gestire le acque meteoriche riducendo il costo dell'infrastruttura.

In sostanza, la progettazione stradale svolge un ruolo molto importante nel facilitare l'accesso al commercio formale e informale, ai posti di lavoro e al movimento delle merci.

I costi diretti iniziali della costruzione di una strada vanno considerati in rapporto ai benefici che la sua progettazione conferirà durante l'arco di vita della strada stessa, anche in termini di tutela della salute e in relazione alle sfide poste dai cambiamenti climatici.



Nel complesso dei progetti indicati, **tra le città che vengono segnalate come *best practice***, cioè i migliori esempi da seguire, **vi sono purtroppo, ancora pochissime città riguardanti il nostro Paese.**

Ma ogni città ha esperienze da offrire sulle sfide affrontate nei processi di progettazione delle strade, nonché sulle buone pratiche che altre città possono imparare.

GUIDE ALLA (RI)PROGETTAZIONE DELLE CITTÀ'

In funzione di ciò troverete alcuni spunti tratti da **due interessanti guide** (altre specialistiche, sono state realizzate da GDCI per mezzi di trasporto, piste ciclabili, l'arredo urbano e la gestione dell'acqua piovana, la sicurezza stradale, ecc.).

- ▶ La **Guida globale alla progettazione stradale** (426 pagine, anche in italiano) - creata con il contributo di esperti di 72 città in 42 paesi, offre dettagli tecnici ma comprensibili anche a chi non ha una specifica preparazione in campo urbanistico, architettonico e paesaggistico, per una progettazione stradale che dia la priorità a pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico.

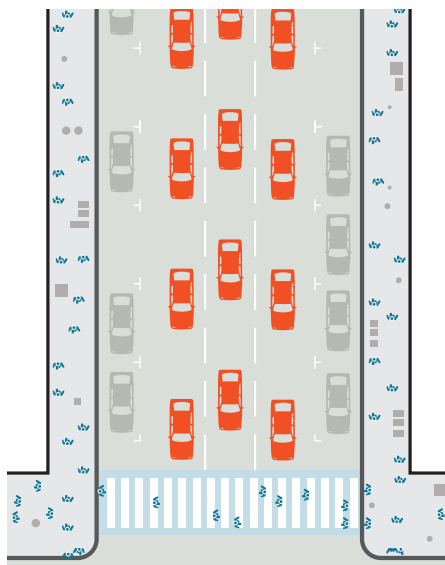
La guida è suddivisa in due corposi capitoli: il primo si occupa di definire cos'è una strada, di illustrare il processo di dar forma alle strade, dal coinvolgimento degli abitanti ai modelli, dai materiali utilizzabili alla manutenzione e ai costi, ecc.

Il secondo capitolo dedica uno spazio particolare a come progettare le strade delle grandi città, tenendo conto della cultura e del contesto locale per identificare gli usi e le funzioni che il progetto stradale deve supportare e ciò che significa progettare strade per le persone, dato che persone di tutte le età e abilità vivono le strade in modi diversi e hanno molte esigenze diverse.



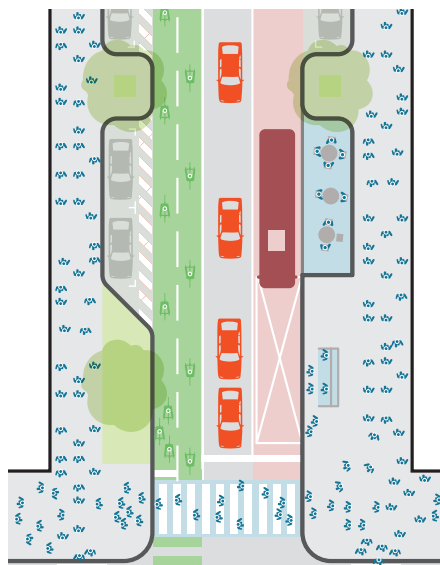
Che si tratti di stare seduti, camminare, andare in bicicletta, utilizzare mezzi di trasporto collettivi o personali, spostare merci, fornire servizi cittadini o per lavoro, le varie attività che le strade accolgono e facilitano modellano l'accessibilità e la vivibilità della città.

Strada autocentrica





Capacità delle strade autocentriche e delle strade multimodali.
 Questi due diagrammi illustrano la capacità potenziale dello stesso spazio stradale se progettato in due modi diversi. Nel primo esempio, la maggior parte dello spazio è assegnata ai veicoli privati in movimento o in sosta. I marciapiedi alloggiavano le utenze, l'illuminazione stradale e l'arredo urbano, il che restringe il percorso pedonale libero a meno di 3 m, riducendone la capacità.

Strada multimodale



In una strada multimodale, la capacità è invece aumentata da una distribuzione più equilibrata dello spazio tra le diverse modalità. Questa redistribuzione dello spazio consente una varietà di attività non legate alla mobilità come sedute e stalli di sosta, fermate degli autobus, alberi, piante e infrastruttura verde. Le illustrazioni mostrano le due capacità di flusso per una corsia di 3 m con modalità di trasporto diverse in condizioni di punta con funzionamento regolare.

Capacità oraria di una strada autocentrica

	4.500/h	x2	9.000 persone/h
	1.100/h	x3	3.300 persone/h
	0	x2	0 persone/h



Capacità totale: 12.300 persone/h

Capacità oraria di una strada multimodale

	8.000/h	x2	16.000 persone/h
	7.000/h	x1	7.000 persone/h
	6.000/h	x1	6.000 persone/h
	1.100/h	x1	1.100 persone/h
	0	x1	0 persone/h



Capacità totale: 30.100 persone/h²⁹

La Guida non manca di illustrare quanto la pianificazione integrata sia fondamentale dato che opportunità e visione per il paesaggio e le infrastrutture verdi devono necessariamente essere coordinate con la pianificazione dei servizi pubblici e delle infrastrutture stradali.

Un sotto-capitolo è dedicato interamente alle strategie per gestire attivamente il volume, la domanda e la velocità del traffico all'interno delle reti urbane, per creare spazi sicuri per modalità più efficienti dal punto di vista spaziale.

Le strade vanno, infatti, progettate per servire molteplici modi di trasporto e fornire opzioni molteplici di mobilità ai propri utenti.



Autoveicoli privati
600-1.600/h



Traffico misto con bus frequenti
1.000-2.800/h



Pista ciclabile protetta a doppio senso di marcia
6.500-7.500/h



Corsia preferenziale del trasporto pubblico
4.000-8.000/h



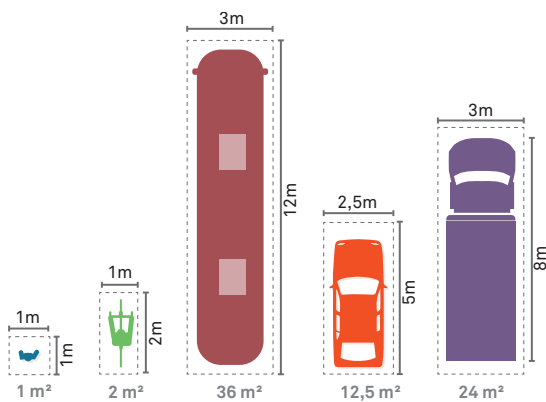
Marcia piede
8.000-9.000/h



Corsia riservata al trasporto pubblico su ruota o rotaia
10.000-25.000/h

Capacità secondo diversi modi di trasporto.

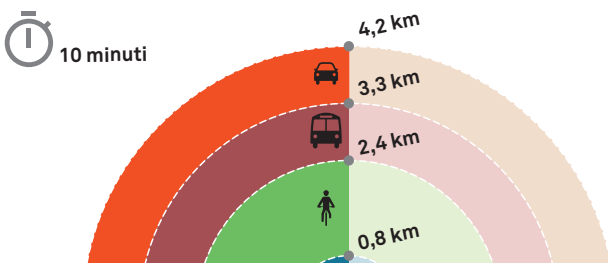
L'illustrazione mostra la portata in persone/ ora di una corsia di 3 m, secondo la modalità di trasporto in ora di punta con operatività normale. Gli intervalli variano in base al tipo di veicoli, alla tempistica di semafori e segnaletica, all'operatività e al tasso di occupazione medio del veicolo.



Ingombro in esercizio per i differenti utenti e veicoli.



Velocità medie per i diversi utenti e veicoli.



Distanza media percorsa da diversi utenti e veicoli in 10 minuti.

Comparare lo spazio occupato dalle diverse categorie di utenti stradali rivela i vantaggi di progettare strade per il trasporto pubblico, la ciclabili e la pedonabilità.

Persone e veicoli occupano quantità di spazio diverse quando sono in movimento. Ognuno di essi necessita di un spazio all'interno del quale sentirsi a proprio agio e al sicuro nel muoversi. Anche se camminare e andare in bici richiedono una quantità più limitata di spazio per movimenti e spostamenti e danno una flessibilità più ampia, la comodità e la sicurezza di questi modi di trasporto sono fortemente influenzate dalla quantità di spazio reso disponibile.

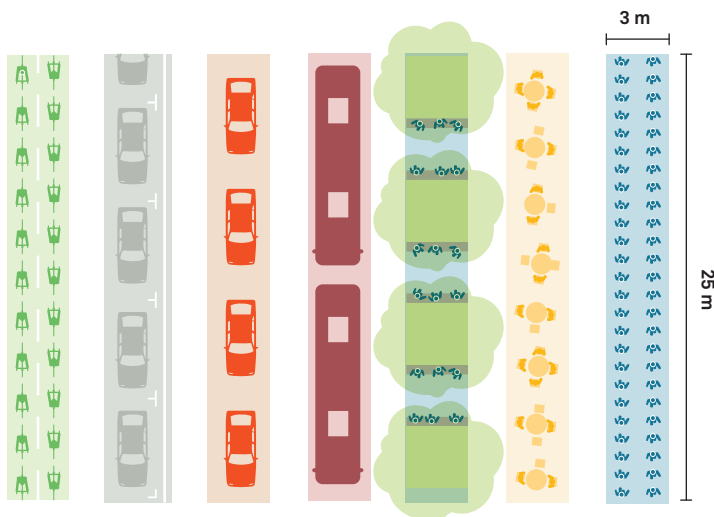
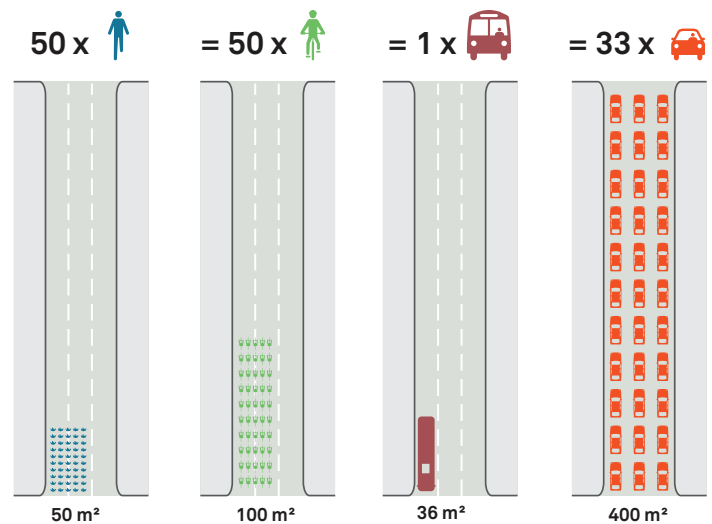
La velocità veicolare è il fattore chiave di rischio nel causare vittime da incidenti stradali. Alte velocità di impatto aumentano drasticamente il rischio di lesioni gravi o morte. Quando

gli utenti si muovono a basse velocità hanno più tempo per osservare la strada intorno, più tempo per reagire e distanze di reazione molto brevi. Progettazione, percezione, comfort e il comportamento degli altri utenti hanno impatto sulle velocità operative e di movimento.

Capire la distanza che può percorrere una persona in 10 minuti dà una misura base del numero di destinazioni facilmente raggiungibili. Pianificare in base a distanze pedonali di 5, 10 e 15 minuti, specialmente per le fermate del trasporto pubblico e le reti pedonali e ciclabili di quartiere, aiuta a comprendere il potenziale che ha una strada di diventare parte importante di una rete di mobilità attiva.

Mentre un autobus occupa tre volte lo spazio di un'automobile, la sua capacità di trasporto per corsia non ha rivali in rapporto ad altre modalità stradali.

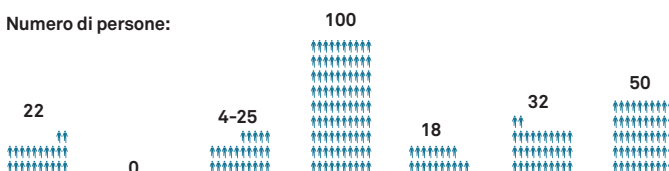
Visto che lo spazio disponibile nelle aree urbane diventa sempre più scarso, usare lo spazio nel modo più efficiente per servire il numero di persone più ampio possibile.



Usi e modi:



Numero di persone:

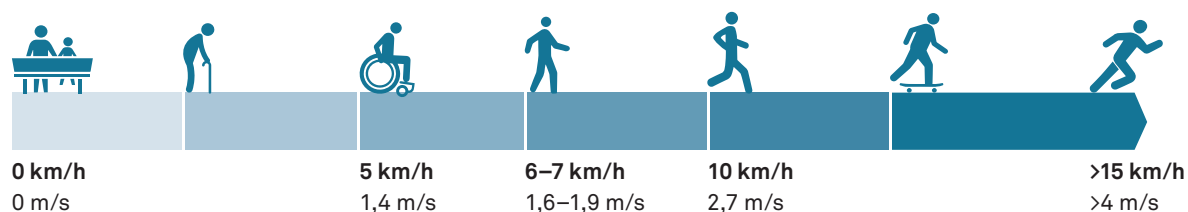


Nell'infografica a lato si può osservare come considerare la stessa striscia 3 m x 25 m in base ai diversi usi e al differente numero di persone trasportate.

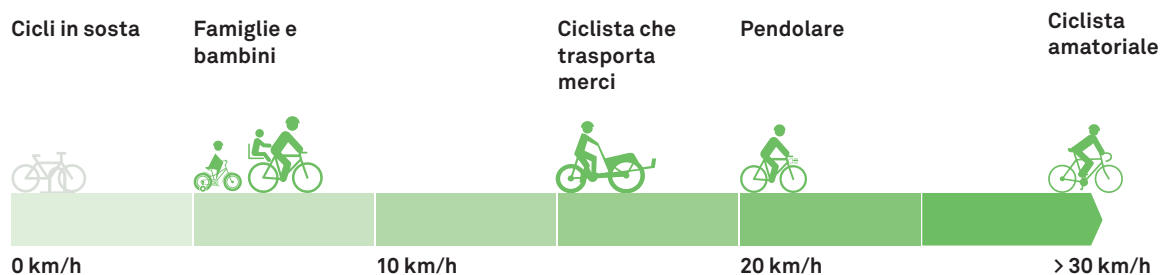
L'ultima parte, di carattere più tecnico, si occupa dei controlli di progettazione, cioè quei controlli che danno forma alle strade. Lunghi dall'essere input neutri - spiega la guida - sono strumenti che i pianificatori possono utilizzare per garantire che le strade siano sicure e accessibili a tutti gli utenti.

I pedoni necessitano di percorsi continui e liberi da ostacoli, spazi ben illuminati, fronti edilizi attraenti, spazi all'ombra dove sostare e camminare, e segnaletica di indirizzamento per un'esperienza sicura e confortevole. La velocità pedonale dipende da età e abilità, oltre dallo scopo e dalla lunghezza del tragitto. Essa è influenzata dalla qualità della pavimentazione, dalla topografia e dall'ampiezza, altitudine e clima della città.

E', quindi, necessario dare spazio ai pedoni veloci non ritardandoli e ai pedoni più lenti proteggendoli dai conflitti con i veicoli a motore e fornendo loro isole salvagente per gli attraversamenti più lunghi, come ad esempio le persone anziane. Un adulto attento che vede nitidamente, cammina con confidenza in qualsiasi ambiente ed è in grado di reagire rapidamente ai veicoli a motore rappresenta l'eccezione piuttosto che la regola, e perciò non dev'essere preso a riferimento come caso di progettazione.



Integrare i bisogni di chi ha vista o udito limitati, persone in carrozzella e coloro che camminano con bastoni o deambulatori non è un optional, cosa che invece è la norma nelle nostre città, salvo rare eccezioni.



Tenere conto di queste variabili quando si determinano configurazione delle corsie, tempistica dei semafori e larghezza dei marciapiedi è dunque indispensabile.

Così come fornire una segnaletica pedonale in un linguaggio visivo chiaro e universalmente comprensibile; fornire opportunità frequenti alle persone per prendersi una pausa e riposare; fornire fontanelle con acqua potabile per offrire una soluzione sostenibile alternativa all'acqua in bottiglia e garantire un'essenziale fonte idrica in molte comunità; garantire spazi ben illuminati a diversa intensità (commerciale/residenziale) è cruciale per la sicurezza pedonale, perché favoriscono aree frequentate che scoraggiano possibili episodi di criminalità a tutela soprattutto delle donne; incorporare coperture e tettoie nelle facciate degli edifici ove possibile per dare riparo, carattere alla strada e offrire protezione dalle intemperie - neve, pioggia o caldo estremo; fornire cestini comodamente disponibili per i rifiuti in modo da mantenere l'ambiente pulito e piacevole. Le dimensioni dei cestini vanno parametrare secondo l'uso atteso dai piani locali di raccolta rifiuti e manutenzione e compattatori a energia solare possono aumentare la capacità di raccolta in aree ad alto volume di traffico, ecc.



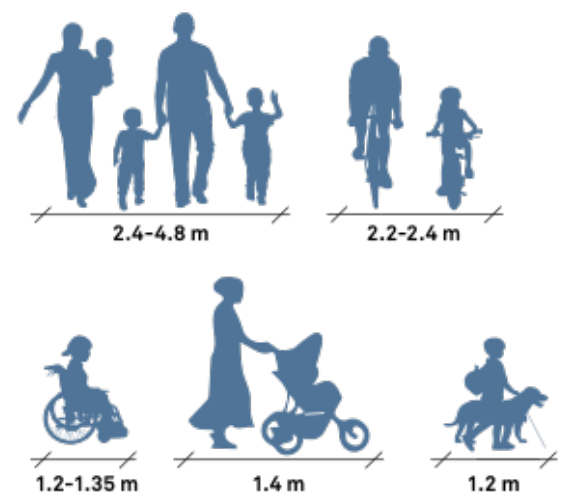
► **La Guida alla progettazione di strade per bambine e bambini** (216 pagine in lingua inglese) - offre le migliori pratiche, strategie, programmi e politiche internazionali che le città di tutto il mondo hanno utilizzato per progettare spazi che

consentano ai più piccoli di tutte le età e abilità di utilizzare le strade, bene diffuso in ogni città.

La Guida si articola in tre capitoli, il primo spiega cosa significhi creare strade a misura dei più piccoli e offre dieci azioni per migliorarne la fruibilità. Fornire, ad esempio, opzioni di mobilità sicure, affidabili e integrate significa migliorare l'accesso alle destinazioni chiave e ai servizi di cui i bambini, i loro accompagnatori e le famiglie hanno bisogno quotidianamente, compresi i viaggi che si svolgono nelle ore non di punta e verso più destinazioni.

La capacità di camminare e orientarsi nell'ambiente locale è fondamentale per la maturazione, lo sviluppo e l'acquisizione di fiducia e senso di libertà personale da parte dei bambini. La mobilità indipendente è importante per tutti i bambini, compresi quelli con disabilità, per prepararli alla vita indipendente da adulti.

Anche gli spazi sono importanti: i più piccoli possono essere nei passeggini o trasportati da adulti, oppure possono camminare tenendosi per mano o andare in bicicletta fianco a fianco, il che consente la comunicazione e la connessione tra bambini e accompagnatori. Anche il gioco spontaneo dei bambini richiede più spazio, i marciapiedi più ampi e le aree senza auto consentono ai bambini una maggiore



libertà di giocare e sviluppare l'indipendenza.

Il secondo Capitolo spiega come progettare su più scale, come avviene cioè la pianificazione su scala urbana, come realizzare le strade per camminare, per i ciclisti, per il transito dando risposte alle esigenze di protezione e incorporando il gioco e l'apprendimento, con uno spazio dedicato alle strade in trasformazione (di quartiere, commerciali, ad uso misto, ecc.).

Oltre un miliardo di bambini vive attualmente nelle città e, entro il 2050, il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle aree urbane.

Non solo dunque l'accesso all'alloggio, all'acqua, ai servizi igienico-sanitari e



all'istruzione è fondamentale per il benessere delle bambine e dei bambini ma anche le scelte di mobilità offerte dalle strade urbane, dalla facilità con cui le famiglie possono accedere ai servizi locali, ai luoghi di lavoro e di cura.

Il terzo capitolo si concentra ad illustrare elementi di design stradale (attraversamenti pedonali, marciapiedi, spazi di gioco, posti a sedere, infrastrutture ciclabili, ecc.) ed espone differenti casi in tutto il mondo che hanno migliorato la qualità delle strade attraverso l'attenzione a questi aspetti.

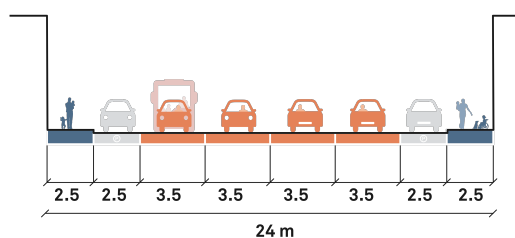
DA COSI'



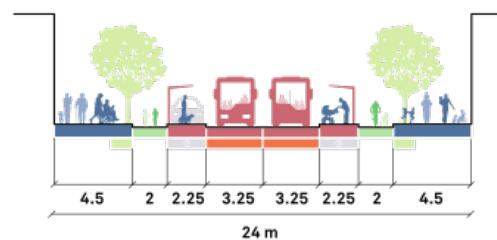
A COSI'



DA COSI'



A COSI'



Il testo dedica poi uno spazio a come poter realizzare il cambiamento attraverso la realizzazione di un Piano per l'implementazione delle città, come far cooperare le parti interessate, come coinvolgere i bambini e le bambine, come avviare programmi e iniziative efficaci e misurarne l'impatto.

Lavorare con più soggetti

Politici

I politici possono essere sostenitori di strade sostenibili nelle proprie comunità. Lavorare con politici con un ruolo strategico nella definizione delle priorità e nella direzione degli investimenti verso strade e infrastrutture di trasporto.

Enti pubblici locali

Coordinarsi con i dipartimenti e assessorati che si occupano di trasporti, pianificazione urbanistica, salute, sviluppo, edilizia e sostenibilità per includere principi di sostenibilità nelle loro pratiche e nei loro processi decisionali.

Autorità regionali e nazionali

Impegnarsi con i funzionari che stabiliscono obiettivi e priorità basati su interessi collettivi su larga scala. Sono in grado di tenere a mente il quadro più ampio e vedere oltre i confini politici per fissare le priorità su scale diverse; dai trasporti regionali e nazionali a sostenibilità ambientale e giustizia sociale.

Tecnici e ricercatori privati

Stringere collaborazioni con professionisti privati come urbanisti e pianificatori, architetti e ingegneri, in modo che possano condividere le loro competenze e esperienza nella conoscenza di strade sostenibili e innovative. Collaborare con accademici e ricercatori per individuare le migliori pratiche globali.

Gruppi di attivismo civico

Identificare gruppi organizzati di cittadini, organizzazioni senza scopo di lucro o associazioni focalizzate su interessi specifici che possono fornire importanti competenze o supporto su cause o utenti specifici.

Comunità locali

Coinvolgere i cittadini per conoscere le loro aspettative e preoccupazioni e ottenere conoscenze locali cruciali su strade specifiche. Residenti e gruppi informali devono poter partecipare al percorso verso il raggiungimento di strade sostenibili.

Dare la priorità alle aree di maggior bisogno

Le politiche comunali e regionali possono definire le aree che necessitano maggiore attenzione. Possono indirizzare gli investimenti verso strade e opzioni di mobilità sostenibili in aree dove l'impatto è maggiore. Queste politiche possono essere basate sulle seguenti considerazioni:

Fattori demografici

Zone ad alta densità con un'alta percentuale di anziani, bambini, famiglie e persone con disabilità.

Fattori socioeconomici

Comunità con ampie percentuali di persone a basso reddito, alta disoccupazione, bassi livelli d'istruzione.

Sicurezza stradale

Luoghi con il maggior numero di incidenti stradali mortali e collisioni.

Salute pubblica

Aree con un'alta incidenza di malattie respiratorie, cardiovascolari e altre patologie croniche e zone particolarmente inquinate o vicino a grandi impianti industriali.

Accesso e mobilità

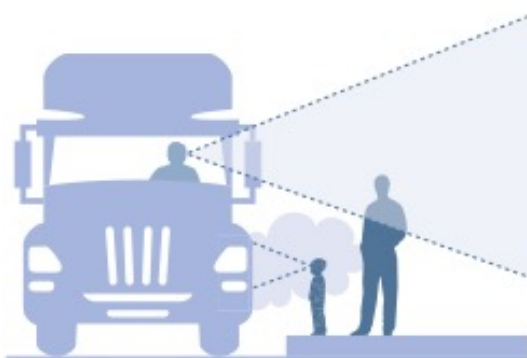
Aree con accesso limitato ai trasporti pubblici e infrastrutture pedonabili e ciclabili. Aree con lunghi tragitti casa-lavoro e alti tassi di motorizzazione, con una minore domanda di mobilità pedonale, ciclabile o con i trasporti pubblici.

Destinazioni

Aree con destinazioni chiave come scuole, ospedali, mercati, spazi aperti, arterie commerciali e snodi del trasporto pubblico.

Vulnerabilità ambientale

In alcuni casi, l'investimento va mirato ad aree particolarmente vulnerabili a pericoli naturali e disastri quali inondazioni, esondazioni, slavine e frane.

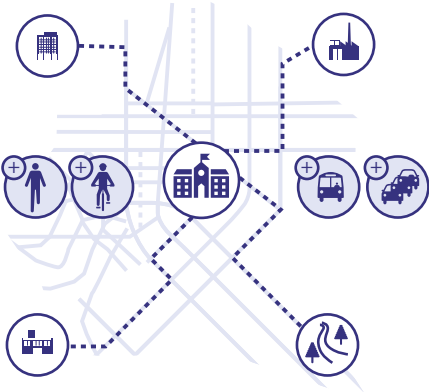


In conclusione, le Guide insegnano a progettare o ridisegnare le strade urbane, anche attraverso gli occhi e le necessità dei bambini mostrando perché è necessario alzare il livello di sicurezza, accessibilità e divertimento.



L'ambiente in cui viviamo può avere, infatti, effetti a lungo termine sulla nostra salute, sullo sviluppo fisico e cognitivo e sul benessere sociale dei più piccoli. **Investire nella progettazione di strade che fanno bene alle bambine e ai bambini,**

fermate o aggiungerne di nuove per collegarle a servizi che presentano criticità; rendendo accessibili le stazioni di transito migliorando gli attraversamenti pedonali e rendendoli più frequenti; migliorando e collegando quest'ultimi e le piste ciclabili per rendere i collegamenti intermodali i più fluidi possibili; modificando le modalità di utilizzo del suolo e rimuovendo le barriere di distanza; fissando obiettivi per ridurre le emissioni di CO2.



D) Fornire nuove opzioni di trasporto attraverso le biciclette e opzioni di micromobilità condivise, migliorare o aggiungere nuovi servizi di trasporto pubblico, rivedere gli orari di trasporto pubblico, invitare ad utilizzare sistemi di condivisione di veicoli elettrici e offrire stazioni di ricarica. Queste opportunità, se sviluppate, offrono alle famiglie più scelte per viaggiare verso le loro destinazioni.

E) Incentivare, nel corso delle trasformazioni stradali, progetti che incorporino spazi di pausa e gioco in tutto il quartiere, identificare siti/spazi/lotti vuoti da utilizzare come piazze, aree giochi, attività commerciali accessibili a tutti, opportunità educative e strutture sanitarie consente di aggiungere destinazioni intermedie e ridurre le distanze dei viaggi,



RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Le strade costituiscono la maggior percentuale di spazio pubblico in una città, spazio che deve essere organizzato per servire al meglio la popolazione.

Un approccio attentamente coordinato tra le scelte operate dai livelli istituzionali, la pianificazione dei trasporti, la densità e l'uso del suolo dovrebbero essere applicati in ogni quartiere.

In sostanza, i progetti selezionati e approvati dalle Amministrazioni pubbliche che riguardano gli agglomerati urbani, devono saper dimostrare come l'azione locale coordinata e partecipata può sostenere e migliorare la qualità della vita e lo sviluppo urbano e di area vasta.

Tutte queste indicazioni, e molte altre che riguardano altri aspetti in tema di costruzioni ed efficientamento degli edifici, ai progetti delle comunità educanti, sul consumo del suolo, sulla sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, sulla prevenzione idrogeologica del territorio, ecc. potrebbero essere una grande occasione per il rinnovamento del Paese alla luce dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030. Una scadenza che si sta avvicinando velocemente senza che siano stati prodotti tutti i necessari passi per raggiungere gli obiettivi approvati dai Paesi aderenti dall'ONU, Italia compresa.

Un ruolo importante potrebbero svolgerlo, oltre alle associazioni locali che si occupano di tutela della salute, di aggregazione sociale, difesa ambientale anche le Organizzazioni sindacali.

La Fillea Cgil, con Filt e FP, cioè i settori delle costruzioni, della mobilità e dei servizi pubblici, potrebbero iniziare un lavoro comune - insieme allo SPI che ha una estesa conoscenza delle problematiche che riguardano le persone anziane e rappresenta una base importante del consenso necessario allo sviluppo dei progetti.

Si tratterebbe di realizzare piattaforme ove possibili, unitarie, per affrontare i temi che abbiamo illustrato in questa nota. Sarebbe solo l'inizio, ad esse potrebbero unirsi altre categorie sindacali che si occupano di settori altrettanto importanti ed essenziali per il funzionamento delle città e delle aree interne del Paese; i servizi di tutela; le associazioni e i centri di ricerca promossi dal sindacato. L'Associazione Nuove Ri-Generazioni sta operando da oltre due anni in questa direzione.

La portata del progetto di rinnovamento del Paese all'interno del *New Deal* europeo e per la sopravvivenza dello stesso Pianeta, richiede che scendano in campo tutte le forze disponibili.

Le Camere del Lavoro sono nate per tutelare i diritti, aggregano e valorizzano le forze locali, sono il luogo che promuove il rinnovamento, sono il territorio, sono la gente che abita i quartieri, che studia e lavora nelle città. A loro spetta il compito di tenere insieme e mediare, in una dimensione di area vasta.

Ai Regionali il compito di tenere insieme l'unità del Paese che, in una fase di autonomia differenziata, non è cosa da poco. Come sappiamo, infatti, il Governo ha recentemente subordinato alla definizione dei Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) la concessione di ulteriori spazi di autonomia alle Regioni a statuto ordinario. La qual cosa non ci tranquillizza affatto dato che, le esperienze di monitoraggio dei Livelli essenziali di assistenza, strumento di garanzia di accesso alle prestazioni sanitarie per tutti i cittadini, hanno messo in evidenza nel tempo differenze rilevanti nell'operato delle Regioni e, ancora oggi, alcune Regioni non riescono a garantire i LEA che pure sono previsti dalla Costituzione.

Perché un progetto di questa portata possa realizzarsi sono necessari dei cambiamenti: maggiore collaborazione e soprattutto, approfondire e studiare temi nuovi; utilizzare una metodologia di indagine più efficace; attivare alleanze diffuse; rendersi disponibili ad un confronto strutturato con specialisti di settori differenti; definire piani di lavoro, elaborare piattaforme e perseguire una ricerca del consenso, a livello locale, più innovativi ma anche impegnativi, che durano anni non mesi.

Si tratta di una visione, non di illusione.

