

08

# Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E MICHÈLE PEZZAGNO



Società Italiana  
degli Urbanisti



PLANUM PUBLISHER | [www.planum.net](http://www.planum.net)

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN 978-88-99237-62-2

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 2024  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano

# 08

## **Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici**

A CURA DI MASSIMO BRICCOLI E MICHÈLE PEZZAGNO

ATTI DELLA XXV CONFERENZA NAZIONALE SIU  
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI  
TRANSIZIONI, GIUSTIZIA SPAZIALE E PROGETTO DI TERRITORIO  
CAGLIARI, 15-16 GIUGNO 2023

IN COLLABORAZIONE CON

Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale e Architettura - DICAAR  
Università degli Studi di Cagliari

COMITATO SCIENTIFICO

Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari),  
Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di  
Torino), Anna Maria Colavitti (Università degli Studi di Cagliari),  
Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato  
(Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli  
Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata),  
Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università  
luav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia),  
Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE E ORGANIZZATORE

Ginevra Balletto, Michele Campagna, Anna Maria Colavitti, Giulia Desogus,  
Alessio Floris, Chiara Garau, Federica Isola, Mara Ladu, Sabrina Lai, Federica  
Leone, Giampiero Lombardini, Martina Marras, Paola Pittaluga, Rossana  
Pittau, Sergio Serra, Martina Sinatra, Corrado Zoppi.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA

Società esterna Betoools srl  
siu2023@betoools.it

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 08:

“Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici”

Chair: Massimo Bricocoli

Co-Chair: Michèle Pezzagno

Discussant: Valeria Monno, Stefano Munarin, Camilla Perrone,  
Angela Santangelo

Ogni paper può essere citato come parte di:

Bricocoli M., Pezzagno M. (a cura di, 2024), *Servizi, dotazioni territoriali,  
welfare e cambiamenti sociodemografici, Atti della XXV Conferenza  
Nazionale SIU “Transizioni, giustizia spaziale e progetto di territorio”,  
Cagliari, 15-16 giugno 2023*, vol. 08, Planum Publisher e Società Italiana degli  
Urbanisti, Roma-Milano.

---

10 MASSIMO BRICCOLI, MICHÈLE PEZZAGNO

## Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici

### Politiche per la casa e diritto all'abitare. Esperienze, bisogni emergenti e questioni di fondo

17 FRANCESCA PIA ANACLERIO, LAURA ARIOLA, GIULIA SPADAFINA, MARIA ELEONORA VILLASMUNTA

Ripensare gli interventi di città pubblica. Il caso di Foggia

25 MARIELLA ANNESE

La questione abitativa. Un aggiornamento del concetto di disagio

32 CARLA BARBANTI

Community Organizing come garanzia per un welfare abitativo inclusivo: il caso della città di Boston

38 CHIARA BELINGARDI

La questione della casa e il nodo della violenza di genere

44 EMANUELE BELOTTI, MASSIMO BRICCOLI

Quartieri pubblici in crisi. Dove finiscono le politiche della casa e iniziano quelle di welfare, il caso dei Community Manager di ALER a Milano

52 FRANCESCO CAMPAGNARI

Tra l'utilità sociale e gli utili. L'azione urbana e la trasformazione del patrimonio immobiliare delle Fondazioni di Origine Bancaria

57 NADIA CARUSO

La questione abitativa a Torino: tra crisi e innovazione nel terzo settore

63 GAETANA DEL GIUDICE

La casa come asset finanziario. Le geografie della piattaforma digitale Airbnb da una prospettiva di giustizia spaziale

71 FRANCESCO LO PICCOLO, VINCENZO TODARO, SALVATORE SIRINGO

Insediamenti migranti informali: il ruolo delle istituzioni pubbliche tra diritto all'abitare, "abusivismo di necessità" e diritto di proprietà

76 GIOVANNA MANGIALARDI, NICOLA MARTINELLI, ANGELICA TRIGGIANO

Le residenze universitarie nei processi di rigenerazione urbana

---

- 
- 85 ERICA MANGIONE  
L'abitare per studenti come infrastruttura sociale. Caratteri e criticità del caso torinese
- 89 CRISTINA MATTIUCCI, MARINA VOLPE  
Come abiti? Un'indagine nel patrimonio di edilizia residenziale pubblica a Napoli per comprendere i bisogni emergenti
- 94 RINALDO PETRACCA, FLAVIA RIZZUTO, FRANCESCO MONTILLO  
Enclave Tor Bella Monaca. Spunti per nuovi approcci di cambiamento nelle periferie
- 100 MADDALENA ROSSI, GIULIA FIORENTINI  
Abitare il Territorio Per una filiera dell'abitare sociale in Valdera: un processo di ricerca – azione per l'innovazione delle politiche abitative
- 107 LAURA SAIJA, GIULIA LI DESTRI NICOSIA  
Un'applicazione del concetto di Pensiero Istituyente al dibattito sulla casa: il caso studio di Catania
- 112 ANGELA SANTANGELO, ALESSANDRO BOZZETTI, ELISA CONTICELLI, NICOLA DE LUIGI, SIMONA TONDELLI  
Le condizioni abitative studentesche nella città universitaria come opportunità di rigenerazione. Il caso di Bologna
- 118 FERDINANDO TRAPANI  
Rigenerazione urbana e dignità abitativa. Il progetto Capacity a Messina
- Salute, condizioni di fragilità e servizi di comunità**
- 125 BARBARA BADIANI, DANIELA DE LEO  
Prevent Together: la salute nel progetto urbano
- 132 CECILIA DI MARCO  
Pianificare le città promuovendo la salute dei cittadini. Il caso di Barton Park
- 137 CAROLINA GIAIMO, GIULIO GABRIELE PANTALONI, VALERIA VITULANO  
Ripensare l'offerta di servizi per un rinnovato welfare socio-ambientale. Il caso del nuovo Prg di Brandizzo (To)
- 144 MARIA FEDERICA PALESTINO, WALTER MOLINARO  
Fragilità urbane ed *experimental governance*. Cantieri di terapia socio-sanitaria come occasione di cura per lo spazio pubblico di Napoli
-

- 
- 150 CAMILLA PERRONE, MADDALENA ROSSI  
La cura come chance per una nuova coabitazione tra carcere e città. Il progetto ICARE nelle carceri fiorentine
- 156 GIUSEPPE RAINIERI, ANNA RICHIEDEI, MICHELE PEZZAGNO  
Interdisciplinarietà per progettare comunità inclusive: studio di caso in Provincia di Brescia
- 162 ALICE RANZINI  
Il vuoto abitato. La tensione tra urbanistica e welfare nella gestione delle politiche di riqualificazione urbana di contesti marginali
- 167 ANTONELLA SARLO  
Le sfide per un *ageing in place* di qualità. Percorsi di innovazione sociale nelle città europee

### Spazi e servizi educativi oggi

- 174 CATERINA BARIOGLIO, DANIELE CAMPOBENEDETTO  
La densità di occupazione degli edifici scolastici come driver per la rigenerazione in Piemonte
- 181 MARTINA BOVO, CRISTINA RENZONI, PAOLA SAVOLDI  
Verso i Poli per l'Infanzia: il contributo conoscitivo e metodologico di una mappatura dei servizi 0-6 a Milano
- 188 ETTORE DONADONI, CRISTIANA MATTIOLI, CRISTINA RENZONI  
I divari territoriali attraverso l'infrastruttura educativa del Paese. Verso un atlante operativo per l'Italia di Mezzo
- 198 MARIA RITA GISOTTI, BENEDETTA MASIANI  
Spazi aperti scolastici e *just transition*: il caso del progetto FIABA "Firenze impara ad abitare con gli adolescenti"
- 204 ENI NURIHANA  
Il ruolo dello spazio pubblico sul senso d'appartenenza delle seconde generazioni di migranti
- 208 ELISA PISELLI, MAURO BAIONI  
2+2=5. Beni pubblici, progetti socioculturali e potenziale generativo dell'infrastruttura culturale di prossimità nelle periferie romane
-

---

217 CRISTINA RENZONI, FEDERICA ROTONDO, PAOLA SAVOLDI  
La città educante a Bergamo. Tra piano dei servizi e piano sperimentale degli usi scolastici

226 VALENTINA ROSSELLA ZUCCA  
Ragazzi madre. Interazioni tra scuola e territorio, coinvolgere i più giovani nell'immaginazione e trasformazione dello spazio pubblico

### Servizi e dotazioni territoriali

233 FLAVIA ALBANESE, GIOVANNA MARCONI  
Migranti e accesso alla casa: sfide e pratiche innovative in Veneto

240 FEDERICA CICALESE, MICHELE GRIMALDI, ISIDORO FASOLINO  
Indicatori per la misura dell'efficienza insediativa relativa a dotazioni urbane innovative

245 MAURO FONTANA  
**BEST PAPER** Immaginare spazialmente il welfare metromontano: il caso di Saluzzo e delle Terre del Monviso

253 FABIO LANDOLFO, SOFIA MORICONI  
Le eccedenze urbane del welfare. Tre storie a confronto nella città di Napoli

258 ELENA MARCHIGIANI, MICHELE GAMMINO, ANDREA PERAZ  
Governare d'area vasta e reti dei servizi fondamentali in Friuli Venezia Giulia

269 MARTA MORACCI, FEDERICA MORRA  
Territori in trasformazione e comunità adattive: progetti di rigenerazione sostenibili e inclusivi per Bella Farnia

275 DOROTEA OTTAVIANI, ELISA CONTICELLI, CECILIA BISCARINI  
Illuminazione e salute: uno studio comparativo dei Lighting Masterplans. Temi ricorrenti e approcci condivisi

281 VIVIANA PAPPALARDO, DANIELE LA ROSA, PAOLO LA GRECA  
Analisi e mitigazione del rischio alluvione per una pianificazione urbanistica più equa

290 NAOMI PEDRI STOCCO, SILVIA SIVO  
Energie giovanili e spazi pubblici per il welfare territoriale: l'esperienza di Luoghi Comuni

---

---

296 MARIA SIMIOLI

L'informalità come struttura d'azione nel progetto dei paesaggi dell'abusivismo

303 EMANUELE SOMMARIVA, NICOLA VALENTINO CANESSA

Bicycle Infrascapes. La mobilità ciclabile come occasione di rigenerazione urbana e progetto dello spazio pubblico

---

## Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici

### 1 | Urbanistica, domanda sociale, bisogni e servizi: tempi e scale

In una fase di transizione rilevante come quella odierna, i modi in cui il progetto di territorio concorre (o meno) a rinnovare o istituire dotazioni e infrastrutture e servizi alla popolazione, a regolare condizioni di giustizia spaziale, dipendono fortemente dalle relazioni con altri campi di politiche e di azione pubblica. In particolare, la sessione ha raccolto contributi orientati a trattare il terreno in cui l'urbanistica si intreccia con l'insieme di politiche di welfare, che più direttamente insistono sulle persone. La relazione tra urbanistica e politiche di welfare è stata messa a tema evidenziando come a fronte dei tempi lunghi, dell'inerzia al cambiamento delle trasformazioni che interessano il territorio, il patrimonio e le infrastrutture fisiche, diversamente i processi di trasformazione sociali e demografici sono caratterizzati da intensità e grande rapidità. Se c'è un interesse precipuo di un trespassing nella direzione del campo di analisi e di disegno delle politiche sociali e dell'organizzazione dei servizi di welfare, è proprio nel misurarsi con la "presa diretta" che in quel campo di azione istituzioni, attori delle politiche e operatori hanno sulla variazione rapida, urgente, contingente della domanda sociale e dei bisogni. Guardare al campo del welfare locale dalla postazione dell'urbanistica evidenzia dunque innanzitutto uno scarto: approntare risposte spaziali a una nuova domanda sociale o, ancor più a bisogni sociali insorgenti e non ancora conclamati, richiede di fare i conti con il patrimonio materiale esistente, con la sua trasformazione, con la definizione di piani, programmi, progetti la cui attuazione si misura su tempi medio lunghi. I tempi della transizione sono tempi in cui si misura una crescente articolazione della domanda, l'emergere di nuovi bisogni e la pressione verso una riorganizzazione dei servizi. Sono tutte sollecitazioni importanti per il governo del territorio, le politiche urbane e la progettazione urbanistica in un tempo segnato non più da una fase espansiva e di crescita - in cui determinare il fabbisogno di servizi e dotazioni -, ma dalla necessità di rigenerare il patrimonio esistente rinnovando il ruolo che lo spazio (privato, pubblico/ ad uso collettivo) può giocare contribuendo anche a realizzare misure di protezione e inclusione sociale. I cambiamenti sociodemografici, sulla base dei quali si costruiscono politiche e si assegnano risorse per il welfare locale, hanno effetti importanti sulla distribuzione della popolazione (invecchiamento della popolazione, dinamiche migratorie, nuove forme di mobilità delle persone); sul ruolo, disegno e organizzazione dei servizi alla persona; sulle dotazioni, gli spazi e le infrastrutture pubbliche per il welfare; sul ritorno - con tratti diversificati e critici - della questione

abitativa. È di grande rilievo considerare i modi in cui l'azione urbanistica si misura con la riduzione delle diseguaglianze e le condizioni che possono contribuire a interventi in grado di intervenire con valenza redistributiva per il miglioramento della qualità della vita, con riferimento a contesti territoriali differenti e all'integrazione di servizi ed infrastrutture che rispondano alle esigenze delle comunità insediate.

Il profilo dei contributi ha consentito di focalizzare l'attenzione su alcuni campi di azione pubblica più definiti e al contempo di focalizzarsi sulle prospettive di attività di ricerca di interesse che risultano di frontiera rispetto alla necessità di approfondire in modo adeguato fattori e condizioni che in altri campi di politiche hanno implicazioni di rilievo sul piano più propriamente urbanistico.

La declinazione locale del welfare, le iniziative locali forti del contributo del terzo settore, possono produrre effetti rilevanti e risultati di interesse ma la scalabilità delle esperienze risulta una condizione fondamentale per garantire processi di apprendimento istituzionale che siano segnati da estensività e generalizzazioni dei dispositivi in grado di superare i valichi della contingenza. A fronte di esplorazioni di ricerca contestualizzate e focalizzate su contesti prettamente locali, emerge la rilevanza di estendere e sviluppare prospettive di ricerca che abbiano una dimensione consistente, una articolazione collettiva in grado di contemplare competenze disciplinari differenti e che possano articolarsi sul territorio nazionale. Da questo punto di vista, un dato emerso nella discussione a valle delle presentazioni è la ridotta propensione alla comparazione e all'esplorazione di contesti internazionali (sia nell'ambito della letteratura che di casi e pratiche di ricerca).

Nelle note che seguono riportiamo in sintesi alcuni tratti di rilievo dei contributi presentati e discussi con il supporto e la competenza dei discussants invitati: Valeria Monno, Stefano Munarin, Camilla Perrone e Angela Santangelo.

## **2 | La Questione abitativa**

La continuità di azione, di innovazione gestionale (quando non trasformativo) sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica emerge come fondamentale, per una risposta più appropriata a bisogni e domande contemporanei. E però emerge al contempo come anche laddove, il patrimonio e la gestione sono pubblici, la carenza di una base informativa è un dato strutturale che limita enormemente le possibilità di ricerca e azione. Molte ricerche presentate lamentano l'assenza di basi informative pubbliche, di dati che in altri paesi europei sono generalmente disponibili e che sono considerati essenziali per supportare l'analisi e il disegno di politiche abitative. Sul mercato della casa si affollano attori che producono dati e analisi segnati dalla natura commerciale, con effetti distorsivi sul dibattito pubblico, specie per la diffusione operata dai media. Amministrazioni comunali e media fanno ricorso in modo sistematico ai dati raccolti sui portali di intermediazione immobiliare. In questo senso, il

dibattito è fortemente segnato da narrazioni e retoriche che trovano difficile contrasto in un quadro sistematico e comprensivo di informazioni e questo vincola anche i margini di negoziazione che il pubblico ha con il privato. Il confronto con altri paesi e, in particolare con quelli del nord Europa, segna un ritardo molto rilevante nella predisposizione di basi informative a supporto delle amministrazioni pubbliche, delle organizzazioni sociali, della ricerca. L'assenza di basi informative è tanto più in evidenza nelle ricerche che mettono sotto osservazione situazioni in cui l'azione pubblica è alle prese con contesti in cui le pratiche abitative si dispiegano in modo informale, sia come esperienze abitative o di residenzialità temporanea in condizioni di forte precarietà sia come pratiche di locazione temporanea supportate dall'economia delle piattaforme, in forte diffusione specie nei contesti a vocazione turistica (consolidata o esito di recenti dinamiche). L'esplorazione di nuove modalità di indagine, di reperimento di dati su condizioni e pratiche abitative costituisce di per sé un terreno di interesse in cui il contributo delle ricerche sociali è di rilievo nel lavoro sul campo.

D'altra parte, proprio la natura (residuale e orientata alla proprietà individuale) delle politiche della casa in Italia ha segnato fortemente un contesto in cui gli housing studies sostanzialmente non esistono e in cui la ricerca in materia di politiche della casa è fortemente frammentata e ha prospettive sempre di breve respiro.

A fronte di consistenti risorse pubbliche destinate a progetti di intervento in ambito urbano, si rileva una sostanziale assenza di investimenti destinati all'edilizia residenziale sociale propriamente intesa. Nelle maglie di una normativa che ha esteso la definizione di edilizia residenziale sociale a includere le strutture residenziali per studenti, diversi contributi segnalano gli effetti perversi che l'offerta di alloggi per la popolazione studentesca supportata dalle risorse PNRR avrà sul mercato della casa nelle principali città universitarie. In ambito SIU certamente sarà rilevante presidiare e mantenere uno spazio che offra condizioni di continuità e confronto tra gli esiti di ricerca dei colleghi più attivi in materia di politiche abitative. Ad essere in gioco è la possibilità di costituirsi nel quadro nazionale, come interlocutori di riferimento in un campo di politiche nel quale mancano competenze all'altezza delle sfide e nella condizione di offrire contributi di rilievo non solo sul piano teorico ma anche più speditamente pratico e di azione.

### **3 | Spazi, infrastrutture e servizi educativi**

L'estensione e l'articolazione della ricerca sul tema delle infrastrutture scolastiche e delle pratiche di innovazione didattica che trovano un riscontro diretto in termini di organizzazione spaziale, sono state documentate da una serie di contributi di interesse e da una discussione assai qualificata. Se in passato la pianificazione urbanistica ha provveduto a determinare il dimensionamento delle strutture scolastiche e dei servizi educativi e la loro

localizzazione, oggi la domanda di ricerca e di progetti è essenzialmente centrata sul ridimensionamento a fronte di un declino demografico a tratti drammatico e sul ripensamento del ruolo che lo spazio delle infrastrutture può svolgere al di là dello specifico perimetro fisico e amministrativo di competenza. Alcune ricerche offrono quadri di contesto e di sfondo che esplorano ad una scala territoriale ampia le dinamiche di evoluzione di infrastrutture e spazi educativi, segnando differenze e divari che segnano contesti metropolitani, città medie e aree interne, così come differenziali regionali assai significativi. Si tratta di differenziazioni e specificità regionali, che sollecitano la necessità di confrontare i dati quantitativi e spazializzati sulla distribuzione delle scuole con una serie di altre informazioni sulle condizioni geomorfologiche, sulle caratteristiche dimensionali dei Comuni, sulle politiche regionali dell'istruzione e della mobilità. Altri contributi restituiscono avanzamenti molto accurati della ricerca sulle infrastrutture educative anche a seguito dell'emergenza covid e della necessità di approntare soluzioni spaziali corrispondenti ai dettami della normativa straordinaria. Le linee di ricerca individuano nella scuola e nei servizi educativi nodi cruciali per il futuro della città e che li pongono al centro dell'azione pubblica a partire dal riconoscere: l'alto valore simbolico in termini di diritti sociali e di presidio pubblico sul diritto all'istruzione e la riduzione delle diseguaglianze, la posizione baricentrica di prossimità nelle pratiche di vita quotidiana e nei diversi quartieri la capacità di fare rete sul territorio e di intessere percorsi di inclusione e reti sociali.

Due fronti di ricerca emergono con una certa evidenza in prospettiva. Mettere sotto osservazione le trasformazioni degli spazi educativi richiede una discesa di scala: lo spazio del quartiere, lo spazio pubblico attiguo agli immobili, lo spazio della soglia di accesso e la dimensione simbolica che ricopre e, certamente l'organizzazione spaziale interna, spesso del tutto inadeguata a fronte delle nuove sperimentazioni in ambito pedagogico. In questo, è strategico definire e rafforzare connessioni con attori e competenze in materia di progettazione architettonica e degli interni, tanto più che queste sono ingaggiate nelle occasioni di progettazione che si aprono in corrispondenza dei concorsi emanati a livello ministeriale, rispetto ai quali non esiste ad oggi un quadro complessivo di presentazione e analisi di tendenze ed esiti.

E ancora, la ricerca e le pratiche per la riorganizzazione della didattica e la riorganizzazione degli spazi sollecitano una più stretta connessione con la ricerca nel campo delle scienze della formazione che ancora non vede esperienze significative di ricerca integrata. In termini generali, individuare modalità di relazione e di coordinamento sia pur leggero tra i diversi gruppi di ricerca impegnati in questo campo potrà consentire di dare evidenza e autorevolezza a contributi che ben potrebbero supportare l'orientamento e il disegno delle politiche.

#### **4 | Fragilità, dotazioni territoriali e welfare**

All'incrocio tra urbanistica e welfare locale, la fragilità entra in campo come una dimensione che mette alla prova la capacità di assumere cura e salute quali dimensioni per le pratiche spaziali alle diverse scale, di riconoscere pratiche informali ed emergenti quali riferimenti per lo sviluppo di progetti e azioni che insistono sullo spazio quale dispositivo e leva di rilievo per il dispiegamento di infrastrutture sociali. La prospettiva indicata da diversi contributi è quella di un superamento dell'approccio settoriale che ancora separa pianificazione territoriale, politiche di coesione e programmazione dei servizi.

Le crescenti disuguaglianze sociali individuate in corrispondenza di diversi gradienti di accesso ai servizi pubblici essenziali segnano divari importanti dal punto di vista sociale, economico e ambientale, connotano gli orientamenti politici e intaccano le condizioni di cittadinanza. Geografia, luoghi e spazio hanno un impatto significativo sulle questioni di giustizia sociale. (cfr. il contributo di Mauro Fontana, che è stato selezionato quale best paper under 40 della sessione). In questo contesto, le questioni legate alla pianificazione territoriale assumono una certa importanza per modellare i comportamenti individuali e collettivi, nonché l'accesso a risorse, opportunità socioeconomiche e servizi.

L'evoluzione sociodemografica, declino e invecchiamento della popolazione impatteranno in maniera significativa su assetti sociali, economie e governo del territorio segnando da un lato la concentrazione e la crescita generalizzata di una popolazione anziana con una crescente domanda di cure nel lungo termine, dall'altro la marginalizzazione di contesti sempre più estesi – montani ma anche pedecollinari – e l'aumento della spesa pubblica per il welfare. Nuovi assetti demografici richiedono con urgenza un ripensamento di attrezzature e servizi territoriali, la loro distribuzione, le connessioni e i collegamenti che la mobilità può garantire. Non solo gli ambiti periferici e ultraperiferici delle aree interne, ma molti centri urbani medi e medio piccoli risentiranno fortemente di tale impatto e una nuova articolazione spaziale delle reti di attrezzature e servizi essenziali ha da essere parte di politiche per il bilanciamento territoriale, in cui la valutazione della prossimità ai servizi non sia limitata all'applicazione di parametri quantitativi ma faccia leva per ripensare l'organizzazione spaziale delle attrezzature del welfare e l'uso che se ne fa. Le ricerche che trattano più direttamente di promozione della salute, combinano esplorazioni sui luoghi della cura e sulla loro trasformazione con un'attenzione per la cura dei luoghi stessi quali dispositivi per promuovere la salute in una prospettiva di deistituzionalizzazione in cui pratiche informali, agire collettivo e enti locali interagiscono. Ricerche e contributi segnalano come la ricerca urbanistica possa essere rilevante nella declinazione multiscalare del welfare locale (sempre più rilevante a fronte della riduzione dei finanziamenti e di politiche devolutive che assegnano ruoli e responsabilità crescenti alle amministrazioni locali e a reti e attori del

---

terzo settore). La riflessione sulle dotazioni di servizi e sui divari in territori oggetto di movimenti di popolazione sia nei termini di spopolamento che di immigrazione di popolazioni straniere, sollecita una rinnovata attenzione per l'attualizzazione del dibattito sugli standard urbanistici in una prospettiva di diversificazione della domanda e dei requisiti minimi.

# **Servizi e dotazioni territoriali**

# Bicycle Infrascapes.

## La mobilità ciclabile come occasione di rigenerazione urbana e progetto dello spazio pubblico

**Emanuele Sommariva**  
Università degli Studi di Genova  
Dipartimento Architettura e Design  
*emanuele.sommariva@unige.it*

**Nicola Valentino Canessa**  
Università degli Studi di Genova  
Dipartimento Architettura e Design  
*nicolavalentino.canessa@unige.it*

### Abstract

I temi della *città pedonale* e della *mobilità attiva* sono sempre più al centro delle agende urbane europee, come paradigmi della sostenibilità e dei modi alternativi di spostamento, puntando su una rinnovata domanda di spazio pubblico, sull'inclusione sociale e sulla riduzione dell'inquinamento. Parallelamente, la modellizzazione dell'accessibilità al trasporto pubblico locale (TPL) sta ricevendo una crescente attenzione in relazione ai temi dell'innovazione digitale, ai sistemi di multi-modalità e all'attivazione di processi di rigenerazione urbana. In quest'ottica, la realizzazione di nuove infrastrutture, che hanno come obiettivo primario la mobilità delle persone, fa emergere un concetto di spazio pubblico dinamico, in grado anche di innovare la fruizione dei tracciati consolidati (*space of cycling*), quali elementi ordinatori e qualificanti di nuovi paesaggi urbani (*place of cycling*). È ciò che si sta realizzando in molte realtà tra cui Amsterdam, Copenhagen, Barcellona, Amburgo, Oslo (*Global Bicycle Cities index*) dove l'incremento progressivo di mezzi di trasporto alternativi all'auto ha determinato la trasformazione delle reti infrastrutturali ciclo-pedonali urbane e regionali. Il paper raccoglie i risultati della ricerca condotta dal GICLab dell'Università di Genova dal titolo: "*Bicycle Infrascapes: bicycle mobility towards responsive public cities*" volta a costruire un quadro di progetti ed esperienze internazionali di ridisegno dello spazio pubblico, a partire dalle riflessioni teoriche del *Bicycle Urbanism*, ed avente come caso studio specifico il riassetto della mobilità urbana definito dal PUMS della Città Metropolitana di Genova.

**Parole chiave:** post-car city, mobilità attiva, eco-infrastrutture, bicycle urbanism, spazio pubblico

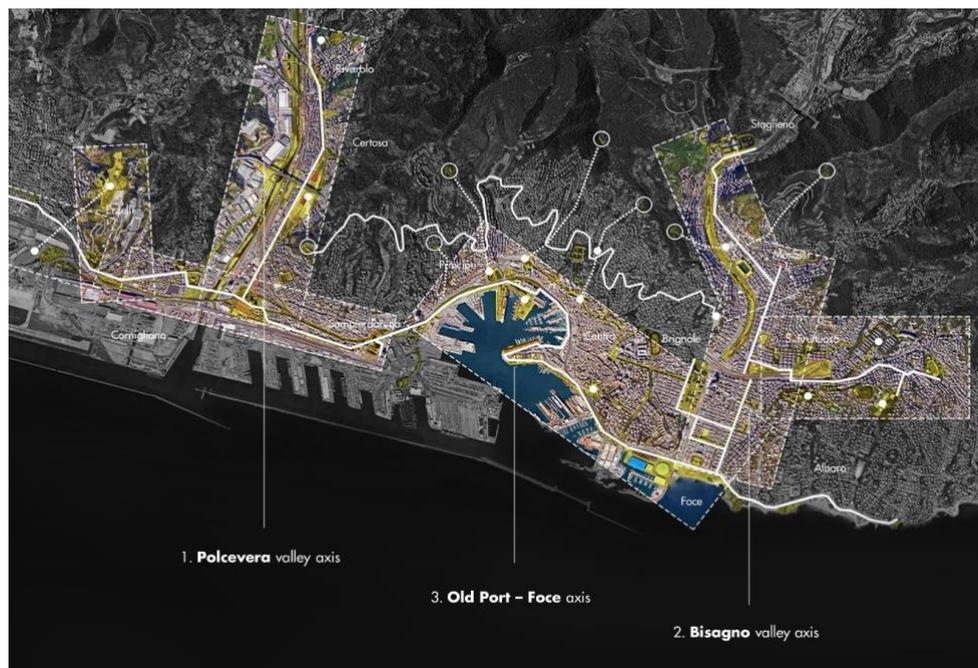


Figura 1 | Bicycle Infrascapes: Genova. I tre transetti di studio e le principali direttrici di mobilità. Grafica: E. Sommariva, 2022.

## 1 | Post-Car Cities: il diritto alla mobilità nell'era della transizione ecologica

È indubbio che la cultura dell'*Hyperautomobility* (Freund, Martin 2009) abbia caratterizzato lo sviluppo della società Occidentale e non solo, dal dopoguerra ad oggi. Essa ha determinato impatti notevoli in relazione a tutti gli aspetti della vita quotidiana, a partire dall'organizzazione socio-spaziale delle nostre città agli spostamenti quotidiani, dalla coesione territoriale alla qualità dell'abitare, fino ai temi della salute pubblica, alle forme di organizzazione territoriale e al rapporto con l'ambiente e il clima. (Urry 2004; Jensen 2009; Adger *et al.* 2009; Newman, Kenworthy 2015; Pucci, Vecchio 2019; Dorato 2020)

Ciò nonostante, la retorica della “necessità dell'auto” quale mezzo di trasporto primario per un individuo, ha continuato a rinnovarsi negli anni attraverso la percezione di una vita moderna più veloce e complessa, che necessita di maggiore autonomia e controllo sullo spazio e sul tempo. (Dennis, Urry 2009). Se il paradigma di uno spazio urbano basato sulla mobilità carrabile, la cui matrice spaziale persiste per la presenza di una massiccia infrastrutturazione del territorio, oggi è soprattutto in relazione agli effetti del cambiamento climatico e agli innumerevoli costi ambientali che molti Paesi, tra cui L'Italia, stanno pagando per cui si è giunti ad interrogarsi sulla sostenibilità di questo modello. (Keim, Cerny 2021; Pietta *et al.* 2022).

Stiamo davvero arrivando al “picco di utilizzo” (Godwin 2012; Focas, Christidis 2017) dell'auto in molte città del mondo? Mentre si dibatte su un quadro di riferimento comunitario sulla necessità di rafforzare politiche e programmi urbani volti a favorire la transizione ecologica, come evidenziato nel *Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia* (2008) o nell'*Accordo di Parigi* (2015), un dato significativo è rappresentato dalla quantità di auto in circolazione in Europa, tornata ai livelli dei primi anni '90. (Fountas *et al.* 2020)

Forse solo dopo tre anni di restrizioni dovute alla pandemia Covid-19, che ci hanno fatto esplorare forme di distanziamento, mobilità digitale e *smart working*, ed ora di fronte ad una nuova instabilità economica dovuta all'innalzamento dei costi energetici e dell'inflazione per via del conflitto russo-ucraino, abbiamo capito che il successo del *Green Deal* Europeo dipende anche dalla capacità di ognuno a rendere più diversificato il sistema di mobilità a scala urbana e locale. Basti pensare che complessivamente il movimento delle persone e delle merci in Europa è a tutt'oggi responsabile dell'emissione di più del 30% della CO<sub>2</sub> prodotta nei 27 paesi membri (EEA 2022).

Pertanto, al fine di ridurre tali impatti rispetto alle previsioni di neutralità-climatica fissate al 2050<sup>1</sup>, i temi della *città pedonale* e della *mobilità attiva* assumono un ruolo strategico ed ineludibile per la transizione verso il modello della *Post-Car City* (Tight *et al.* 2016; Pucci, 2021; Coppola *et al.* 2022) Un campo di ricerca che non deve configurarsi come settoriale e specialistico, ma correlato alla democratizzazione della mobilità, ad una maggiore autonomia e accessibilità alle attrezzature collettive, all'inclusione sociale e alla sostenibilità energetica (veicoli ibridi, elettrici, sistemi di ricarica, smart grids) alla transizione verso forme alternative di spostamento dell'ultimo miglio (monopattini, e-bikes, micro/smart-car) e al rafforzamento dei sistemi di *sharing* ed intermodalità con il trasporto pubblico locale (bus e bici, treno e bici).

In questo quadro, il tema della mobilità ciclabile assume un ruolo preponderante, i cui molteplici benefici derivanti dalla promozione ed implementazione di politiche a sostegno della diffusione e sviluppo di nuove infrastrutture dedicate, sono ormai consolidati e riconosciuti a livello internazionale. (Golub, Hoffmann 2016; Martens 2017; Pucci, Vecchio 2019; Kraus, Koch 2021). La notevole risonanza del valore che la realizzazione di reti ciclabili ha assunto in un quadro di area vasta, è messo in luce anche da dati oggettivi che derivano dalle azioni intraprese dall'*European Cyclists Federation* per il potenziamento dell'innovazione sociale e della *bikenomics*<sup>2</sup> a livello europeo (ECF, 2016) o ancora attraverso strumenti di supporto a policymakers come il software HEAT (OMS, 2014) o il *Bicycle Friendly Cities index* sviluppato dall'agenzia Copenhagenize Design, ovvero delle politiche urbane verso il 2030, tra cui gli obiettivi #3 *Ensure healthy lives and promote well-being* e #9 *Built resilient Infrastructures* dei Sustainable Development Goals (SDGs).

Tuttavia, resta da chiedersi come si possibile incentivare il passaggio alla bicicletta quale mezzo di trasporto primario in ambito urbano? La riscoperta della bici, non solo come simbolo della rivoluzione ecologica ma anche come mezzo di spostamento primario casa-lavoro, in questi ultimi anni è stata promossa soprattutto

<sup>1</sup> Rispetto al 1990, le emissioni CO<sub>2</sub> prodotte dal settore dei trasporti terrestri in Europa sono aumentate di 50 mil. ton nel 2020, con un incremento costante anche nel periodo post-pandemico (+7,7% tra il 2021-2023). Un dato in contro-tendenza rispetto a quello di altri settori, come l'industria energetica (-46%), manifattura, produzioni e costruzioni (-44%), abitazioni, imprese, PA (-29%), agricoltura (-11.4%) rifiuti (-3.3%). Nel lungo periodo solo 8 Paesi UE raggiungeranno un disaccoppiamento assoluto in linea con la strategia la neutralità climatica al 2050. Fonte: WEF (2022) Climate Change and GHG Emission in Europe.

<sup>2</sup> L'industria europea della bicicletta è attiva in 23 Stati ed è composta da 900 piccole e media imprese con punte di produzione in Germania (14.330 addetti), Italia (12.680), Portogallo (6590) e Polonia (6180). Un settore che commercializza circa 20 mil. di biciclette l'anno con un fatturato di 14 mrd. Euro. Nel 2020, le vendite di e-bikes e cargo-bikes hanno raggiunto i 3,4 mil con una crescita del 232% al 2030. Fonte: ECF (2016); CONEBI (2017)

nel Nord Europa attraverso una moltitudine d’iniziative di associazionismo o vere e proprie campagne di *cycling advocacy*. Esperienze come la *London Cycling Campaign*, la *Cycling Embassy of Denmark*, il movimento *Cities fit for cyclists*, la rete *CycleChic*—composta da un centinaio di blog internazionali ispirati dal progetto di Mikael Colville-Andersen (2018) e dalle riflessioni teoriche del *Bicycle Urbanism*<sup>3</sup>— rappresentano nella loro eterogeneità una rinnovata domanda di spazio pubblico ed infrastrutture per la mobilità a “misura d’uomo” a cui le pubbliche amministrazioni devono guardare. In quest’ottica, si muove la ricerca “Bicycle Infrascapes” condotta dal GICLab dell’Università di Genova<sup>4</sup>, volta a costruire un quadro di esperienze internazionali sulla progettazione a scala urbana e territoriale di nuove infrastrutture che hanno come obiettivo la mobilità attiva, nelle sue diverse accezioni semantiche e spaziali. Uno studio che esplora la morfologia dei sistemi di scambio, relazione e fa emergere un concetto di spazio pubblico dinamico, in grado di innovare la fruizione dei tracciati consolidati (*space of cycling*), quali elementi ordinatori e qualificanti di nuovi paesaggi urbani (*place of cycling*). È ciò che si sta realizzando in molte realtà tra cui Amsterdam, Copenhagen, Barcellona, Amburgo, Oslo (*Global Bicycle Cities index*) dove l’incremento di mezzi alternativi all’auto ha determinato la trasformazione delle reti infrastrutturali ciclo-pedonali urbane e regionali.

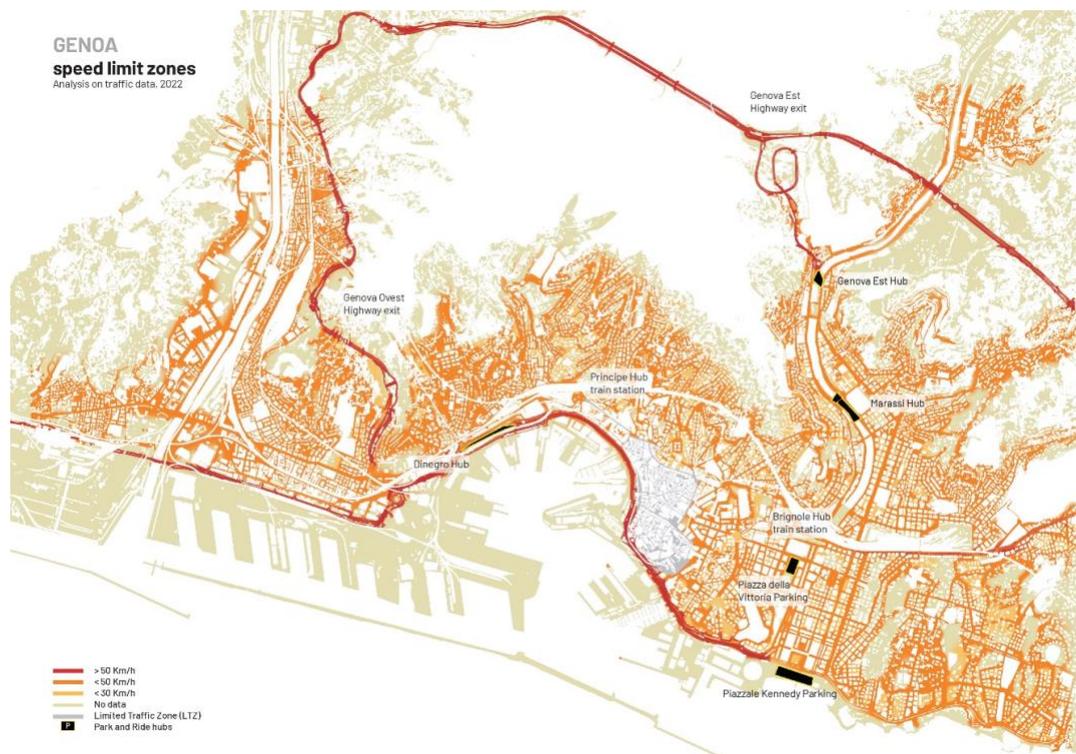


Figura 2 | Aree soggette a progressiva pedonalizzazione ed interscambio modale rispetto ai flussi di traffico esistenti. Dati: Comune di Genova, Direzione Mobilità. Grafica: E. Sommariva, L. Di Domenico, 2022.

## 2 | Fare spazio: il ruolo dei piani e dei progetti per la mobilità attiva

Verso la fine degli anni ‘90, molte città hanno iniziato a pedonalizzare le strade dei loro centri come primo passo per limitare l’uso delle auto, ma un tale approccio ha evidenziato nel tempo un’efficacia limitata se non associato a politiche di rafforzamento al trasporto pubblico locale (TPL) in relazione ai concetti di “multi-modalità” (Geurs *et al.* 2014; Kager & Harms, 2017).

<sup>3</sup> La locuzione *Bicycle urbanism* è stata introdotta da F. Lorenz e S. Bufton nel contesto di una ricerca sulla mobilità ciclabile a Pechino e poi ripresa dall’agenzia *Copenhagenize*, per descrivere la progettazione di infrastrutture ciclabili orientate alla definizione di una mobilità urbana. Si veda: Lorenz F., Bufton S. (2012) ‘Beijing’s pedal-based livelihoods as a muse for bicycle urbanism’, in Zoll+, n. 19; Colville-Andersen M. (2018) *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press: Washington

<sup>4</sup> GICLab è un laboratorio di ricerca e progettazione urbanistica, promosso dal Dipartimento di Architettura e Design (UniGe-DAD) dell’Università di Genova. Diretto da Manuel Gausa, con Nicola Canessa, Emanuele Sommariva, Giorgia Tucci e Chiara Centanaro, si pone come obiettivo l’interpretazione operativa del territorio urbano contemporaneo, dello spazio architettonico e del paesaggio secondo un approccio dinamico e qualitativo a partire da una lettura dei diversi livelli e scale informazionali: spaziali, funzionali, sociali, tecnologici, ambientali e culturali.

Nel 2014 Amburgo è stata la prima città ad annunciare il divieto di circolazione totale alle auto per diverse strade e distretti di Eimsbüttel, Altona e Hafencity. Aree che secondo la campagna sociale *'Hamburg Kurs Fahrradstadt'* o progetti pilota come *'Ottensen macht Platz'* saranno completamente pedonalizzate o almeno rese zone 10Km/h, accessibili ai soli mezzi pubblici, a veicoli elettrici e alle biciclette. Il piano prevede il potenziamento di una rete di nuove infrastrutture verdi di collegamento a parchi e spazi aperti (circa il 40% della città) per premettere lo sviluppo di piste e servizi ciclabili capillari entro il 2034 (Aumann *et al.* 2023). Anche Oslo a partire dal 2015 ha seguito la stessa strategia. Con il *'Zero Vision Plan'* proposto dall'architetto danese Jan Gehl il centro è stato pedonalizzato, introducendo una serie di zone 30km/h ad anelli concentrici, adottando una tariffazione degli accessi nelle ore di punta nonché l'incentivazione all'uso di veicoli elettrici e biciclette. L'eliminazione di oltre 760 parcheggi a raso e la creazione di hub d'interscambio intermodali ha quindi permesso di "liberare spazio" per nuove reti ciclabili in sede propria e la contestuale sistemazione di parchi lineari, spazi mercato e altri servizi pubblici negli spazi liberati dalle auto. (Elvaas 2020)

Dal 2017 ad oggi Amsterdam e Utrecht con più di 550 km di reti ciclabili esistenti, stanno lavorando sul tema della *"mobility-on-demand"* mediante mappature *user-centered* per ottimizzare forme di intermodalità più rispondenti ai bisogni di diverse categorie d'utenza, determinando così aree di pedonalizzazione in settori differenti del centro. Ad Amsterdam, in particolare, l'implementazione delle reti ciclabili è studiata al fine di garantire sia una percorrenza veloce (*bicycle highways*) sia una più lenta a carattere ciclo-turistico o di servizio ai quartieri residenziali, unendo azioni di greening urbano e nuova sistemazione degli spazi stradali con servizi funzionali dedicati alla cultura della bicicletta. (Ton *et al.* 2017)

Il caso di Barcellona, invece rappresenta da diversi anni un laboratorio di studio permanente sull'innovazione sociale mediata attraverso le ICT e la transizione ecologica, integrando nuovi sistemi di mobilità attiva e riassetto dello spazio pubblico mediante il modello *'Superillas'*. L'agenzia Ecologica Urbana di Barcellona con il *Plan of Public Space and Mobility* (2030) propone una rilettura della spazialità del Plan Cerdà limitandone il traffico veicolare secondo una griglia di 3x3 isolati e pedonalizzando vie interne in nuove *ramblas* e *paseos*. Il piano migliorando l'accessibilità pedonale e riorganizzando la mobilità TPL (metro, bus e bici) integra quindi temi di progetto dello spazio urbano e rigenerazione diffusa di oltre 120 piazze, incroci e assi viari secondari, incoraggiando al contempo la riappropriazione degli spazi stradali mediante interventi sito-specifici mediati da azione di *co-design* e strumenti di urbanistica parametrica.

Non sorprende se la crescente attenzione teorica e progettuale dedicata ai temi della mobilità attiva si configuri anche come campo di applicazione per il design urbano (Pucher, Buehler 2012), offrendo spunti di riflessione circa il ruolo e la valenza di spazi, servizi e nuove architetture, prodotte da una rinnovata cultura della bicicletta, mediante la definizione di programmi funzionali ibridi (centri fablab, ciclo-officine, bike-hostels, bike-lifts). È ciò che si sta realizzando da tempo a Copenhagen, ove il potenziamento delle reti ciclo-pedonali sottintende a più ampi programmi di riqualificazione urbana che lavorano sulla qualità dello spazio pubblico. Un caso eclatante è rappresentato dal progetto per il *City Park Sønder Boulevard* di Stig Lennart Andersson (SLA Office) nel quartiere di Vesterbro. L'infrastruttura, da spazio di relazione e di vita quotidiana, diviene occasione di riassetto paesaggistico complessivo, come accade per il recupero della zona portuale di Nordhavn<sup>5</sup>. In questo caso il nuovo masterplan si fonda sul principio di prossimità (*Five-Minute-City*) tra le nuove polarità urbane, sviluppate sul sedime di aree portuali dismesse, e il centro di Copenhagen, mediante la *Super Cycle lane*, una vera e propria *highway ciclabile* con molteplici ambiti funzionali.

Il progetto diviene sintesi tra le istanze del design del prodotto e dell'arredo urbano, le strategie di marketing territoriale per il rinnovo dell'immagine urbana e la definizione di programmi funzionali adattabili nel tempo e in grado di dar voce alle necessità e ai modi d'uso degli spazi pubblici in una società sempre più globale. (Gehl *et al.* 2006; 2013) Così la declinazione dei diversi paesaggi culturali urbani, che rievocano luoghi altri e lontani, diventa il concetto che ispira il nuovo parco urbano *Superkilen* realizzato da Topotek + BIG Architects con gli artisti di Superflex per il quartiere di Nørrebro. L'eterogeneità delle soluzioni proposte dialoga con l'articolazione materica delle diverse superfici, dei colori e del ricco partito di simboli raccolti attraverso una campagna di coinvolgimento attivo dei cittadini. È una narrazione condivisa, costruita secondo tempi e usi dello spazio differenti, in grado al contempo di rispondere al bisogno di creare esperienze (*responsive public spaces*) espresso sempre più dalla società contemporanea. A Copenhagen, il progetto delle infrastrutture ciclabili accoglie dunque la sfida del ridisegno di nuovi suoli e nuove piazze che

---

<sup>5</sup> Nel 2007 l'autorità di sistema portuale Copenhagen-Malmö ha affidato ad un equipè formata dagli studi Cobe Sleth Modernism, Polyform + Ramboll il masterplan per la riconversione dell'area di Nordhavn (200 ha) che nel 2025 dovrà dar alloggio a 50.000 nuovi residenti della regione metropolitana danese. Si veda: Justesen R. (2011) 'Nordhavnen – a city district at the water'

riqualificano lo spazio aperto, attribuendo ad esso identità e valore rappresentativo, ma anche una maggiore permeabilità ambientale e di condivisione dei servizi urbani tra gli edifici. (Bendiks, Degros 2013)  
 Interventi a grande scala quali il *Cykelsslängen* (*The Bicycle Snake*) a firma di Dissing+Weitling, o il *Cirkelbroen Bridge* dello studio Olafur Eliasson, al di là dei riconoscimenti internazionali ottenuti, acquisiscono un importante ruolo culturale di luoghi dello stare, favorendo l'inclusione e creando nuove logiche sequenziali in grado di annullare i confini tra spazi di natura differente. (Faroldi, Vettori 2017)  
 Pertanto, il concetto d'infrastruttura non si esaurisce nella sua accezione più comune, riconducibile all'idea di mobilità, ma a quella di struttura relazionale in grado di stabilire legami tra sistemi, anche non necessariamente prossimi. È la qualità di queste relazioni e di quelle prodotte in un contesto più ampio, a determinare il valore complessivo dell'intera visione.

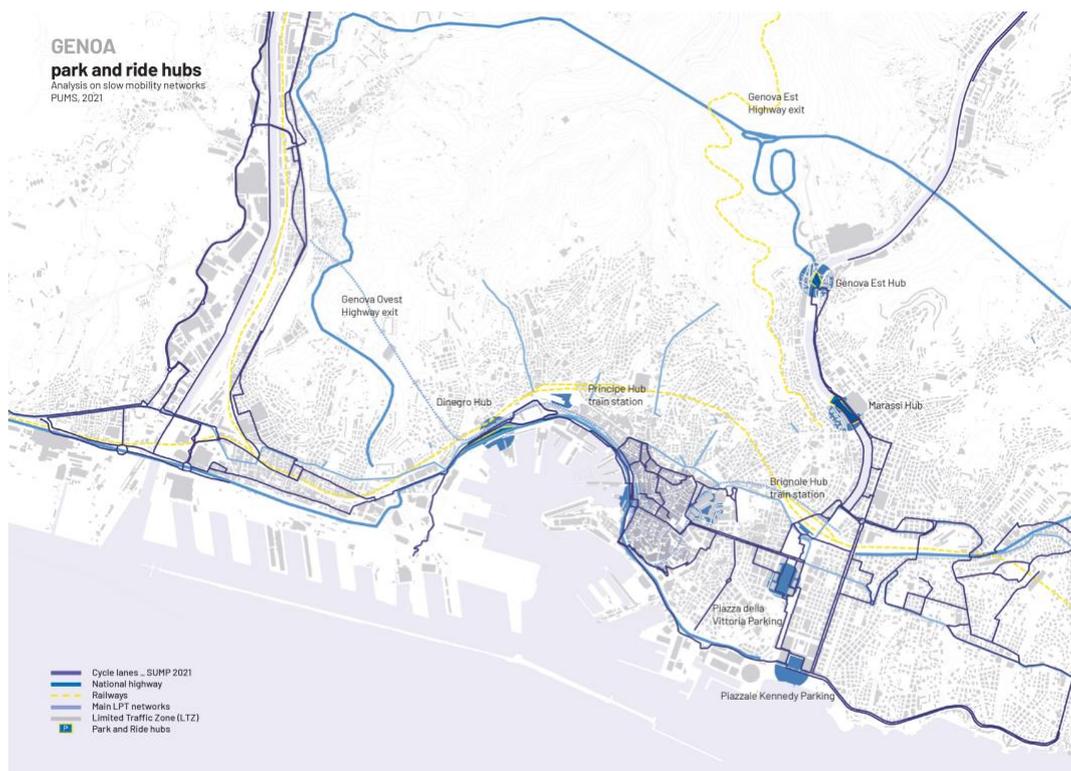


Figura 3 | Localizzazione dei principali nodi Park&Ride secondo modello TOD ed intermodalità ciclabile.  
 Dati: Comune di Genova, Direzione Mobilità. Grafica: E. Sommariva, L. Di Domenico, 2022.

### 3 | PUMS Genova: la riscoperta dello spazio pubblico per una città diversamente ciclabile

Diversamente dalle esperienze di *traffic calming* dei paesi nord-Europei (Nieuwenhuijsen, Khreis 2016), in Italia fino dal dopoguerra ad oggi si persa l'occasione di ripensare lo spazio della strada e spesso gli esiti non sono stati altrettanto efficaci e strutturali. In Italia, la cultura della mobilità ciclistica come motore di attivismo e trasformazione urbana è cresciuta solo in tempi più recenti ed in maniera informale, attraverso pratiche promosse da attori locali capaci di influire sull'azione pubblica (Dorato, Massari 2019). Non è un caso, infatti, se nella classifica del *Global Bicycle Index 2022* la prima città italiana ad essere menzionata è Milano alla 65° posizione, seguita da Roma al 70°.

Se da un lato, è con Piani Urbani della Mobilità (2000) che si avvia la costruzione di un ragionamento integrato dei diversi sistemi di mobilità, la vera svolta si ha con l'introduzione dei PUMS (SUMP, Sustainable Mobility Urban Plan CE, 2009) e la loro adozione nei comuni con più di 100.000 abitanti quale condizione necessaria per la via al finanziamento per interventi d'infrastrutturazione e politiche di sostegno alla mobilità urbana. Uno strumento d'indirizzo strategico che, in Italia, ha trovato una sua compatezza nella linea di programmazione regionale e metropolitana solo recentemente, con l'introduzione della *Legge quadro per la Mobilità Ciclistica* (L. 211/2018) e dei *Biciplan* locali (art. 6/7) i versi strumenti di governo della transizione verso forme di mobilità attiva non più subordinate ai Piani del Traffico.

Ciò nonostante, il tema del progetto dei sistemi delle intermodalità, degli spazi di sosta e percorso, delle aree di confine e dei bordi, così come della riqualificazione delle trame urbane esistenti, offre potenzialità non ancora del tutto esplorate nei PUMS e che riportano al centro il dibattito sulla qualità dello spazio aperto

urbano. Se nella letteratura urbanistica più recente, tra le diverse teorizzazioni sulla dimensione spaziale del movimento —dalla *Car free City* (Crawford 2000) di un milione di abitanti, alla *Location policy ABC* della scuola olandese (Schwanen *et al.*, 2004) fino alla *Città dei brevi percorsi* (Brandt *et al.* 2017) di matrice tedesca— due sistemi di modellizzazione emergono come quelli più rispondenti al tema della mobilità attiva in relazione alla capacità di attrazione di un nodo (*catchment area*) e le proiezioni di trasformazione dello spazio urbano. Il *Transit Oriented Development* (TOD), codificato per la prima volta dall'urbanista Peter Calthorpe (1993) in risposta al fenomeno dello *sprawl* americano, prefigura per la *Next American Metropolis* un assetto urbano più compatto basato sulla riorganizzazione dei trasporti e dell'intermodalità pubblico-privata, a partire dal rinnovamento delle periferie e la transizione verso eco-quartieri dimensionati su spostamenti a scala urbana (tram, metro) e locale (a piedi, in bici).

Più recentemente il dibattito sulla *Città dei 15 minuti* (Ville du Quart d'Heur), introdotta da Carlos Moreno (2020) docente presso l'Università della Sorbona e consulente di Anne Hidalgo per la Ville de Paris, propone un ritorno all'attenzione verso la pianificazione sostenibile dello spazio urbano in funzione del tempo (*crono-urbanismo*), in cui gli spostamenti tra luoghi del lavoro, del commercio, dell'abitare, dello svago si racchiudono in una struttura spaziale policentrica minuta, raggiungibile a piedi o in bici in 15 minuti. Se l'idea di una '*città di prossimità*' non è nuova, pur nell'estrema varietà delle situazioni territoriali e dei sistemi di trasporto che ne sostanziano le relazioni del movimento, questi diversi studi offrono uno spunto di riflessione sui processi, gli attori e la nuova dimensione della governance per la mobilità ciclabile, per la quale si suggerisce la creazione di un'agenda strategica a carattere nazionale multi-scala e multi-disciplinare, anche in risposta alle importanti risorse allocate dal PNRR (Next Generation EU) per la Missioni M2C2 e M3 sulla "Transizione Energetica e Mobilità sostenibile" (Pucci 2021)

La ricerca individua, quindi, nel caso studio della Città Metropolitana di Genova uno scenario d'applicazione concreta che ibrida il modello TOD con i criteri qualitativi spaziali della *Città dei 15 minuti*, rispetto agli assi di forza indicati dal PUMS di Genova. L'intento è quello di definire criteri di classificazione delle progettualità sui nodi intermodali a servizio di una rete ciclabile competitiva per la mobilità urbana, da un lato, e valutare una carta delle trasformabilità di uno stock di aree in dismissione capace di articolare una riformulazione paesaggistica dello spazio stradale. L'aggiornamento del Quadro Strategico del PUMS di Genova (2022) e il nuovo Biciplan rappresentano i due documenti fulcro delle strategie e delle linee di azione, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo. In particolare, sulla scorta delle progettualità delle ciclabili "emergenziali" (18 km di percorso in sede promiscua) decise nelle prime fasi della pandemia Covid-19, sono state avviate due iniziative a scala metropolitana per consolidare la rete: (1) la realizzazione di piste ciclabili in sede propria su tratti principali degli assi di forza: Corso Italia, Val Bisagno, Val Polcevera (sponda destra), Sampierdarena; (2) la progettazione, in collaborazione con UNIGE, di piste ciclabili universitarie a servizio degli studenti, che colleghino i poli dell'Ateneo genovese alle stazioni ferroviarie e ai principali nodi d'interscambio.

Progetti confluiti nell'insieme d'interventi finanziabili con le risorse del PNRR relative all'obiettivo 4.1 "Rafforzamento mobilità ciclistica" per l'estensione di percorsi ciclabili nelle aree del Waterfront genovese e per la Ciclabile dei Forti (ad uso ciclo-turistico e mountain bike). In particolare è stato approfondito lo studio di riassetto del transetto della bassa Val Bisagno compreso tra i quartieri Staglieno e della Foce, di cui si elencano i principali obiettivi strategici e gli interventi strutturanti:

#### *Riassetto dello spazio pubblico*

- Ampliamento della zona pedonale alle attuali strade secondarie, affiancate da una corsia per il passaggio delle auto con limite a 10 km/h e zone di sosta breve;
- Restringimento di strade secondarie e o principali a una o due corsie con limite a 30 km/h.

#### *Nuove infrastrutture ed intermodalità*

- Studio di fattibilità per l'implementazione di un sistema filo-tramviario a servizio della Bassa Val Bisagno compreso tra Staglieno (Uscita Ge-Est) la stazione ferroviaria di Genova Brignole, e il Quartiere della Foce in collegamento con la Fiera del Mare e il nuovo waterfront urbano;
- Realizzazione di parcheggi multi-piano ad alta capacità valorizzando il patrimonio delle rimesse AMT Genova in dismissione (Rimesse Staglieno, Gavette, Ruspoli) per concentrare i grandi flussi di traffico privato ai soli assi carrabili e garantendo la pedonalizzazione di parte della Foce;
- Integrazione multi-modale TPL, metro Genova, autolinee e ciclabilità: riprogettazione del trasporto pubblico e localizzazione di strutture destinate agli hub intermodali minori: ciclo-stazioni, parcheggi interrati, sistemi di interscambio bus navetta+bici, interscambio ferrovia+bici.

### Viabilità ciclabile

- Realizzazioni di piste ciclabili in sede propria e che percorrano le linee di forza del trasporto pubblico ed intersechino i parcheggi di interscambio;
- Realizzazione di ciclo-stazioni e colonnine di ricerca e-bikes per la sosta lunga in corrispondenza dei parcheggi di interscambio e degli hub intermodali minori.

Il focus sulla città di Genova, pur con i limiti dovuti ad un'infrastrutturazione recente di reti ciclabili dedicate anche per via della sua morfologia urbana, mostra elementi dinamici di scalabilità e replicabilità di modelli mutuati da ambiti internazionali, opportunamente riadattati. Una metodologia comparativa che combina gli indici TOD con alla dimensione strategica del PUMS, unendo criteri localizzativi utili a determinare il peso relativo di ogni nodo all'interno della rete (ad es. flusso di passeggeri, n. di mezzi pubblici in transito, n. di direttrici servite, cadenzamento medio, etc.) e del comparto urbano che vi gravita intorno, definendo quegli elementi di opportunità socio-spaziale ed economica necessari a strutturare la rigenerazione puntuale di spazi sprecati o in disuso della città, destinati fino ad ore al transito e al parcheggio.



Figura 4 | Schema di riassetto urbanistico per l'intermodalità ciclabile e TPL Asse Bisagno: Staglieno-Foce. Dati: Comune di Genova, Direzione Mobilità. Grafica: E. Sommariva, L. Di Domenico, 2022.

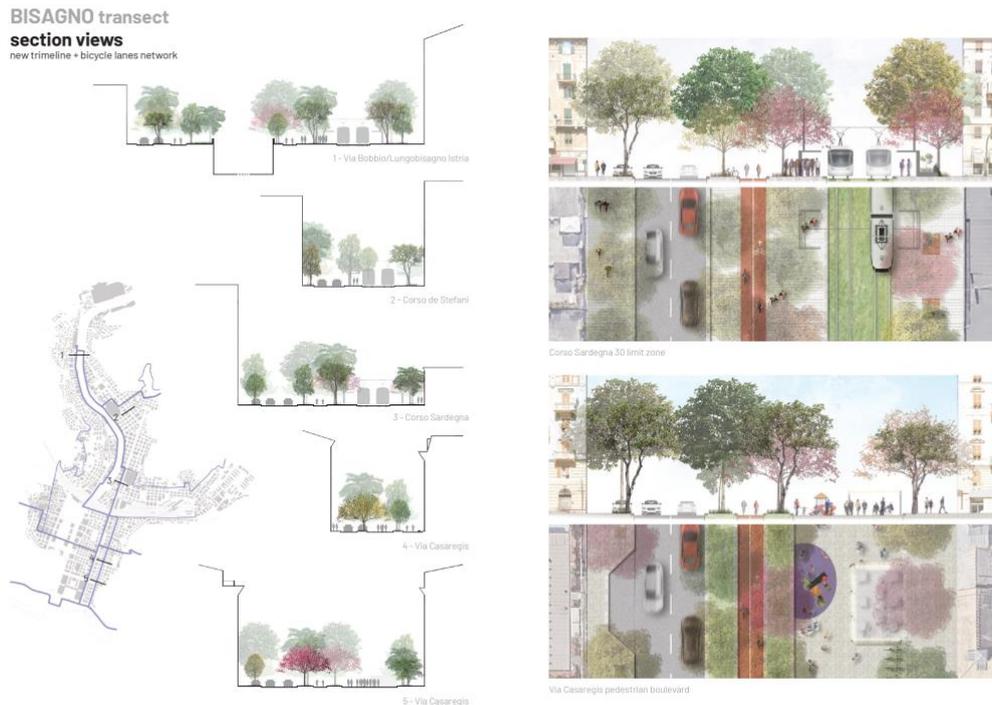


Figura 5 | Nuovo parco lineare, pista ciclabile e tramvia su via Casaregis e Corso Sardegna, Asse Bisagno: Staglieno-Foce. Dati: Comune di Genova, Urban Lab. Grafica: E. Sommariva, L. Di Domenico, 2022.

### Attribuzioni

Il paper raccoglie i primi esiti degli studi condotti, congiuntamente dai due autori, all'interno della ricerca finanziata "Bicycle Infrascapes: bicycle mobility towards responsive public cities" (UniGe-PRA 2022). Responsabilità scientifica: Emanuele Sommariva (UniGe-DAD). In particolare, la redazione del paragrafo 1. "Post-Car Cities: il diritto alla mobilità nell'era della transizione ecologica" è di Emanuele Sommariva; il paragrafo 2 "Fare spazio: il ruolo dei piani e dei progetti per la mobilità attiva" è a cura di Nicola Valentino Canessa; il paragrafo 3 "PUMS Genova: la riscoperta dello spazio pubblico per una città diversamente ciclabile" è redatto congiuntamente dagli autori.

### Riferimenti bibliografici

- Adger N., Dessai S., Goulden M., Naess L. et al. (2009). Are There Social Limits to Adaptation to Climate Change?, in *Climate Change*, n.93, pp. 335-354.
- Aumann S., Kinigadner J., Duran-Rodas D., Büttner B. (2023) Driving Towards Car-Independent Neighborhoods in Europe: A Typology and Systematic Literature Review, in *Urban Planning*, vol.8(3), pp.1-10.
- Brandt M., Butzin A., Gärtner S., Meyer K., Hennings G., Siebert S. et al. (2017) *Produktion zurück ins Quartier? Neue Arbeitsorte in einer gemischten Stadt in Nordrhein Westfalen*. Dortmund: Institute Stadt Raum Konzept.
- Bendiks S., Degros A. (2013) *Cycle Infrastructure*, nai010 Publishers: Rotterdam.
- Calthorpe P. (1993) *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*, Princeton Architectural Press: New York.
- Crawford J. (2000) *Car-free Cities*, International Books: Utrecht.
- Cervero R., Ferrell C., Murphy S. (2002) 'Transit-oriented development and joint development in the US', in *TCRP Digest*, vol. 52. Disponibile su: [https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp\\_rrd\\_52.pdf](https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp_rrd_52.pdf)
- Ciuffi V. (2011) 'Il parco dei parchi /The park of parks', in *Abitare*, n.516, ottobre 2011.
- Colville-Andersen M. (2018) *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press: Washington.
- CONEBI (2017) *The European Bicycle Industry & Market Profile*. Technical Report: Bruxelles. Disponibile su Confederation of the European Bicycle Industry <http://www.conebi.eu/facts-and-figures/>
- Coppola P.L., Pucci P.; Pirlo G. (2022) *Urban@IT 8° rapporto sulle Città. Mobilità & Città: la Post-Car city*. Il Mulino: Bologna.

- Dennis K., Urry J. (2009) *After the Car*, John Wiley & Sons: Hoboken
- Dorato E. (2020) *Preventive Urbanism. The Role of Health in Designing Active Cities*. Quodlibet: Macerata
- Dorato E., Massari M. (2019) 'Dal ciclo-attivismo alle politiche per la mobilità attiva: la via italiana allo sviluppo della ciclabilità mobili', atti della XXI Conferenza SIU 'Confini, movimenti, luoghi', Firenze, 6/8 giugno 2018, in Planum: Roma-Milano
- ECF (2016) *The EU Cycling Economy. Arguments for an integrated cycling policy*, European Cyclists' Federation, Brussels: CIE. Disponibile su Federazione Europea per i Ciclisti (ECF) <https://ecf.com/what-we-do/cycling-economy>
- EEA (2019) *The First and Last Mile: the Key to Sustainable Urban Transport*. Transport and Environment Report: Luxembourg; Disponibile su: <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile>
- EEA (2022) 'Greenhouse gas emissions from transport in Europe' European Environment Information and Observation Network. Eionet Press: Luxemburg. Disponibile su: <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>
- Elvaas T. (2020) 'How Oslo Reached Vision Zero' in *Vision Zero Cities. International Journal of Traffic Safety Innovation*, n. 5. Disponibile su: <https://medium.com/vision-zero-cities-journal/how-oslo-reached-vision-zero-b952aed44697>
- Faroldi E., Vettori M. P. (2017) 'Infrastrutture e rigenerazione urbana. Il Cycling City Project di Copenhagen', in *Urbanistica Informazioni*, vol. 271, pp. 649-654.
- Focas C., Christidis P. (2017) 'Peak Car in Europe?', in Uलगin F., Li K., Boltze M. (eds) *Transportation Research Procedia for World Conference on Transport Research*, vol 25, pp. 531-550.
- Fountas G., Sun Y., Akizu-Gardoki O., Pomponi F. (2020) 'How Do People Move Around? National Data on Transport Modal Shares for 131 Countries', in *World*, 1(1), pp. 34-43.
- Freund P., Martin G. (2009) 'The Social and Material Culture of Hyperautomobility', in *Science Technology Society*, vol. 29, Sage Journals
- Gehl J., Gemzoe L., Kirknæs Søndergaard B. (2006) *New city life: Arkitektens Forlag*, Danish Architectural Press: Copenhagen.
- Gehl J., Svarre B. (2013) *How to study public life*, Island press: Washington.
- Geurs K., La Paix, Van Weperen S. (2014) 'A multi-modal network approach to model public transport accessibility impacts of bicycle-train integration', in *European Transport Research Review*, vol. 8(25), pp. 1-15
- Golub A., Hoffmann M.L. (2016) *Bicycle Justice and Urban Transformation: Biking for all?*, Earthscan Routledge: London - New York
- Goodwin P. (2012) 'Peak Travel, Peak Car and the Future of Mobility: Evidence, Unresolved Issues, and Policy Implications, and a Research Agenda', International Transport Forum, OECD Press, Paris. Disponibile su: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp201213.pdf>
- Jensen O.B. (2009) 'Flows of meaning, cultures of movements. Urban mobility as meaningful everyday life practice', in *Mobilities*, Vol. 4 (1), pp. 139-158. Routledge: London
- Justesen R. (2011) 'Nordhavnen – a city district at the water', in *PortusPlus*, vol.1/2011, RETE Association
- Kager R., Harms L. (2017) *Synergies from Improved Bicycle-Transit Integration*, OECD/ITF: Paris
- Keim M., Cerny P. (2021) *European Mobility Atlas 2021. Facts and Figures about Transport and Mobility in Europe*, Heinrich-Böll-Stiftung: Brussels. Disponibile su: <https://eu.boell.org/en/European-Mobility-Atlas>
- Kraus S., Koch N. (2021) 'Provisional covid-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling', in *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 118 (15).
- Lorenz F., Bufton S. (2012) 'Beijing's pedal-based livelihoods a muse for bicycle urbanism', in *Zoll+*, n. 19
- Martens K. (2017) *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*, Routledge: New York - London.
- Moreno C. (2020) *Droit de cité: De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"*. Editions Observatoire: Paris
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., and Pratlong, F. (2021). "Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities", *Smart Cities*, 4 (1): 93-111.
- Newman P., Kenworthy J. (2015) *The end of automobile dependence. How cities are moving beyond car-based planning*. Island Press: Washington, DC .
- Nieuwenhuijsen M., Khreis H. (2016) 'Car free cities: Pathway to healthy urban living', in *Environment International*, vol. 94, pp. 251-262.
- OMS (2014) *Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking and for cycling*. Methodology and user guide. Economic assessment of transport infrastructure and policies, WHO Regional Office for Europe: Copenhagen. Disponibile su World Health Organization. Regional Office for Europe: <https://www.euro.who.int/en/publications>

- Pietta A, Bagliani M., Crescini E. (2022) 'L'Italia si adatta? La definizione delle politiche di adattamento al cambiamento climatico alla scala regionale', in *Rivista Geografica Italiana*, vol. 129(2) pp. 71-91.
- Pucci P. (2021) 'Per un cambiamento di paradigma : politiche e strumenti per una post car mobility', in *Territorio*, n. 99(4), pp. 13-16. Franco Angeli: Milano
- Pucci P., Vecchio G. (2019) 'Mobilità e inclusione sociale. Pianificare per vite sempre più mobili', atti della XXI Conferenza SIU 'Confini, movimenti, luoghi', Firenze, 6/8 giugno 2018, in Planum: Roma-Milano
- Pucher J., Buehler R. (2012), *City Cycling*, MIT Press: Cambridge
- Schwanen T., Dijst M., Dieleman, F. (2004) 'Policies for urban form and their impact on travel: the Netherlands experience', in *Urban Studies*, vol. 41(3), pp. 579-603. Sage Journals.
- Tight M., Rajé F., Timms P. (2016) 'Car-free urban areas: a radical solution to the last mile problem or a step too far?', in *Built Environment*, vol. 42(4), pp. 603-616.
- Ton D., Cats O., Duives D., Hoogendoorn S. (2017) 'How do people cycle in Amsterdam? Estimating cyclists' route choice determinants with GPS data from an urban area', in *Transportation Research Record*, n. 2662(1), pp.75-82.
- Urry J. (2004) 'The 'System of Automobility'', in *Theory, Culture & Society*, vol. 21(4), pp. 25-39, Sage Journals.
- WEF (2022) 'The European Union has cut greenhouse gas emissions in every sector - except one'. Disponibile su: <https://centres.weforum.org/centre-nature-and-climate/home>

# **1. Innovazione, tecnologie e modelli di configurazione spaziale**

A CURA DI MARCO RANZATO E CHIARA GARAU

# **2. Metodi e strumenti innovativi nei processi di governo del territorio**

A CURA DI MICHELE ZAZZI E MICHELE CAMPAGNA

# **3. Patrimonio materiale e immateriale, strategie per la conservazione e strumenti per la comunicazione**

A CURA DI MARIA VALERIA MININNI E CORRADO ZOPPI

# **4. Patrimonio ambientale e transizione ecologica nei progetti di territorio**

A CURA DI GRAZIA BRUNETTA, ALESSANDRA CASU, ELISA CONTICELLI E SABRINA LAI

# **5. Paesaggio e patrimonio culturale tra conservazione e valorizzazione**

A CURA DI ANNA MARIA COLAVITTI E FILIPPO SCHILLECI

# **6. Governance urbana e territoriale, coesione e cooperazione**

A CURA DI GIUSEPPE DE LUCA E GIANCARLO COTELLA

# **7. Partecipazione, inclusione e gestione dei conflitti nei processi di governo del territorio**

A CURA DI CARLA TEDESCO E ELENA MARCHIGIANI

# **8. Servizi, dotazioni territoriali, welfare e cambiamenti sociodemografici**

A CURA DI MASSIMO BRICOCOLI E MICHÈLE PEZZAGNO

# **9. Strumenti per il governo del valore dei suoli, per un progetto equo e non-estrattivo**

A CURA DI ENRICO FORMATO E FEDERICA VINGELLI

# **10. I processi di pianificazione urbanistica e territoriale nella gestione delle crisi energetiche e alimentari**

A CURA DI ROBERTO GERUNDO E GINEVRA BALLETTTO

# **11. Il progetto territoriale nelle aree fragili, di confine e di margine**

A CURA DI MAURIZIO TIRA E DANIELA POLI

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti  
ISBN 978-88-99237-62-2  
Volume pubblicato digitalmente nel mese di maggio 2024  
Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) |  
Planum Publisher | Roma-Milano

