

**“PM2.5 Firenze”**

la sorveglianza della qualità dell'aria condotta dai cittadini

# Percorsi urbani e mobilità sostenibile

Fanny Di Cara, architetta

Aula Magna del plesso didattico dell'Università di Firenze, Viale Morgagni  
Firenze, 9 Gennaio 2014

## Scenari critici: spigolature sullo spazio urbano





## La mobilità non pensata





Quale accessibilità?  
Quale sicurezza?



La “mobilità non pensata”:  
suggerimenti di chi sceglie di  
muoversi in modo più sostenibile



**PENSILINA COSTRUITA  
DAGLI ABITANTI  
DEL QUARTIERE  
AUTORGANIZZATI**



## Scelte localizzative e qualità urbana

La localizzazione delle funzioni e dei servizi nel territorio comunale non è mai una scelta neutra



La localizzazione di un servizio di pubblica utilità può facilitare la vita delle persone, può complicarla notevolmente o impedirne l'utilizzazione, può inoltre concorrere ad aumentare il traffico veicolare con tutto ciò che ne consegue (inquinamento acustico e dell'aria, tempi di vita persi dentro una macchina, incidenti, ecc.).

L'esempio in questione si riferisce a Firenze e alla scelta di localizzare un ufficio postale, aperto tutto il giorno, in una zona ai confini della città.

Questo servizio (dove in particolare viene distribuita la "posta inesitata"), pur essendo riferito ad un ampio bacino di utenza è raggiungibile con una sola linea di bus, una linea che non si intreccia ed integra adeguatamente con altre), creando così un grande disagio soprattutto per le persone anziane o le persone con problemi di mobilità o che non hanno o che non vogliono usare l'auto per muoversi in città.

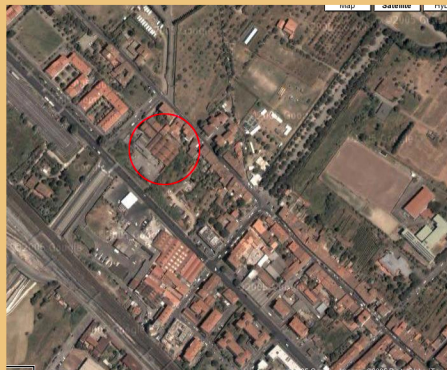
L'auto però rimane il solo mezzo per raggiungere in tempi ragionevoli questo ufficio postale, appesantendo così il traffico di questa zona sempre congestionata e inquinata per la sua vicinanza all'ingresso e uscita dell'autostrada, all'aeroporto di Peretola e ad importanti strade di collegamento con i comuni contermini.

## Qualità dell'aria e governo delle trasformazioni materiali e immateriali della città

Nelle politiche di trasformazione materiale e immateriale della città le opere che cambiano la destinazione d'uso di un edificio, possono avere ricadute pesanti sulla qualità complessiva della vita degli abitanti pur mantenendo le stesse volumetrie.

L'esempio in questione si riferisce alla trasformazione di un vecchio capannone (ultimamente utilizzato per il ricovero dei mezzi di una ditta di traslochi), in un supermercato.

Questo intervento, in una zona prevalentemente residenziale di Firenze (Castello), caratterizzata dalle ville medicee e dall'antico reticolo viario, ha avuto un impatto pesante sul traffico e sulla vivibilità dell'intera zona e ha messo in luce molti elementi di incompatibilità fra le peculiarità di un vecchio tessuto urbano e le esigenze legate alla funzionalità del centro commerciale (camion per il rifornimento delle merci che non passano dalle strade, inquinamento acustico prodotto oltre che dalle auto anche dagli impianti per la conservazione delle merci e il condizionamento aria dei locali interni, degrado per la pessima qualità funzionale ed estetica dell'edificio (una scatola che si staglia verso il verde delle colline).



Nelle politiche di trasformazione urbana il cambio di destinazione d'uso ("trasformazione immateriale"), assume quindi una grande importanza che, se non governata adeguatamente, può avere ricadute negative sul governo della mobilità, dei tempi urbani e sulla salute degli abitanti, perchè può determinare un incremento del traffico e di conseguenza inquinamento, congestione, disfunzionalità e degrado di interi brani di città.



(Google maps)

L'integrazione fra tempi, spazi e accessibilità, è un aspetto qualificante del DM 18/12/1975 sull'edilizia scolastica che, se applicato correttamente, avrebbe permesso a generazioni di bambine e bambini di muoversi in autonomia almeno nel proprio quartiere.

Le indicazioni contenute anche sui tempi di percorrenza dei percorsi casa-scuola e, in particolare, quella di realizzare gli edifici scolastici in stretta relazione tra loro e con altri centri di servizio, riflettono l'attenzione anche sulla pluralità delle esigenze legate alle diverse età di bambine e bambini (nido, materna, elementare, media) e al lavoro di cura. Accompagnare un figlio al nido e l'altro alla materna o alla scuola elementare o media, può essere un dramma se gli edifici sono sparpagliati nel quartiere e non ben collegati tra loro.



**La qualità della relazione fra tempi di vita, lavoro di cura, localizzazione e orari dei servizi ruota anche sulla qualità dei sistemi di mobilità**



## La vendetta del pedone:

la partecipazione degli abitanti alla ricerca della qualità urbana



Osservare come le persone di ogni età e condizione psico-fisica abitano gli spazi, aiuta tecnici e amministratori ad evitare di “progettare per sé”. La partecipazione degli abitanti alla ricerca della qualità urbana contribuisce a rendere la città più aderente ai bisogni, esigenze e desideri di chi la abita in ogni tempo e condizione della vita. La partecipazione è un percorso di cittadinanza che si riflette in tutte quelle scelte che concorrono a rendere più bella, sicura, solidale e ottimista la città.

(archivio Bitorsoli)

## La relazione fra grande e piccola scala urbana



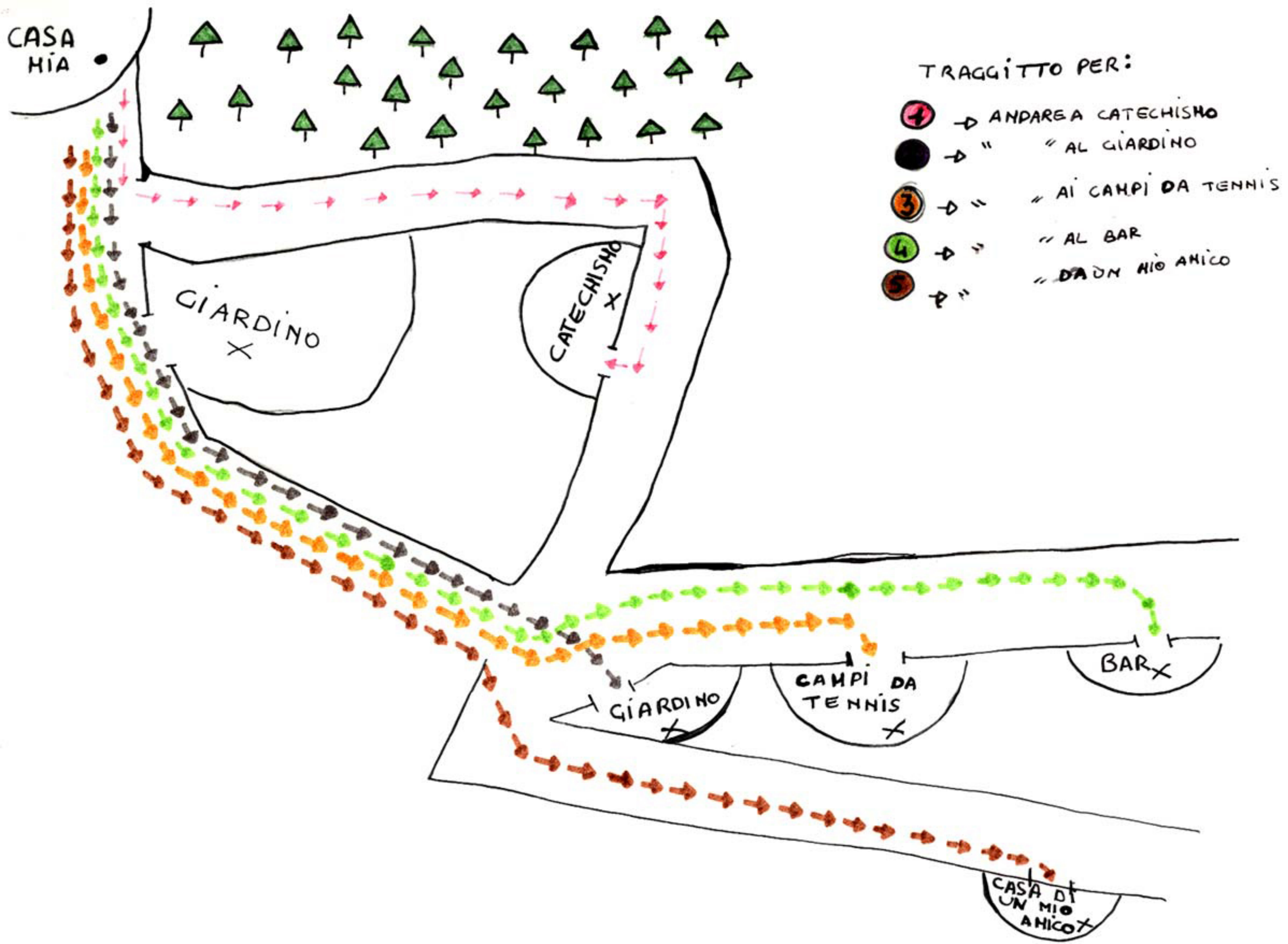






Foto 2

*Il modo di vivere polveroso che regna in questa piazza è dovuto al fatto che, per il momento, il traffico polveroso non è in grado di penetrare in questa piazza, ma si ferma alle sue porte, per il fatto che la piazza è circondata da edifici alti e con i balconi che si affacciano sulla piazza, impedendo al vento di spazzare via la polvere.*



Foto 3



Foto 1

*123  
L'idea di fare un via vai continuo tra gli edifici per evitare la polvere.*



Foto 4

*Il marciapiede è un po' alto e questo fa sì che il traffico polveroso non possa entrare nella piazza, ma si ferma alle sue porte, impedendo al vento di spazzare via la polvere.*

*Questo marciapiede è un po' alto e questo fa sì che il traffico polveroso non possa entrare nella piazza, ma si ferma alle sue porte, impedendo al vento di spazzare via la polvere.*



Foto 12

*Una volta che si è in un vicolo, è un vicolo che si può andare a piedi, e questo è il modo di vivere polveroso che regna in questa piazza.*



Foto 6

*Il modo di vivere polveroso che regna in questa piazza è dovuto al fatto che, per il momento, il traffico polveroso non è in grado di penetrare in questa piazza, ma si ferma alle sue porte, impedendo al vento di spazzare via la polvere.*

*Qui c'è un palo (vedi foto 10) che in genere potrebbe servire a qualcosa, ma per alcuni motivi di sicurezza non si può mettere. Sarebbe meglio metterlo in un altro punto.*



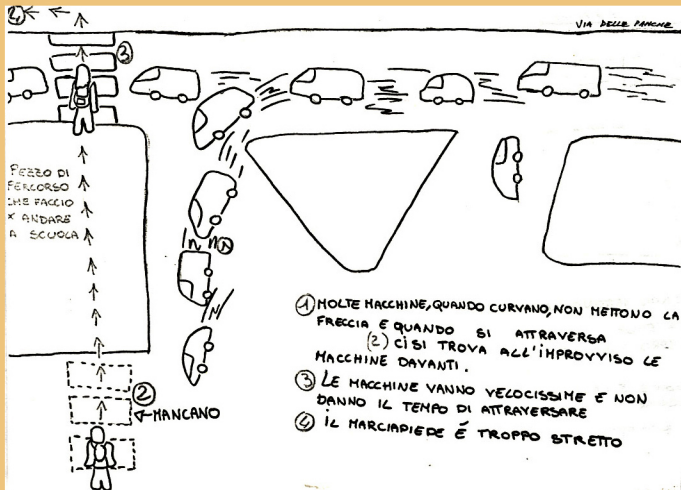


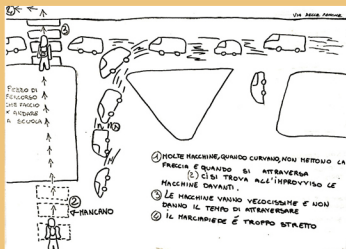




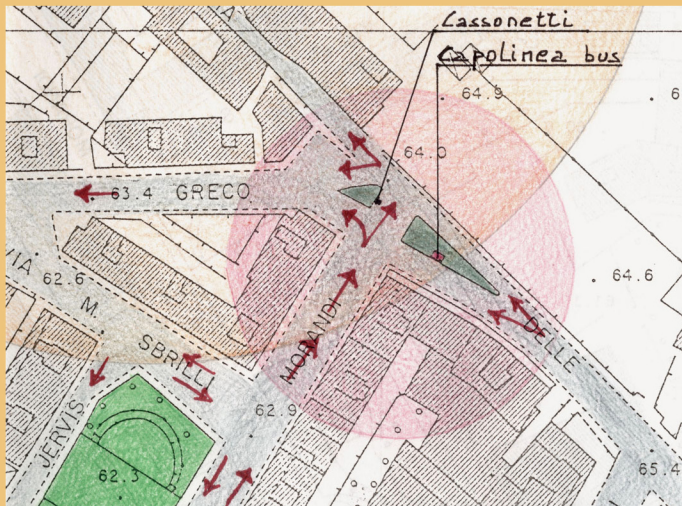


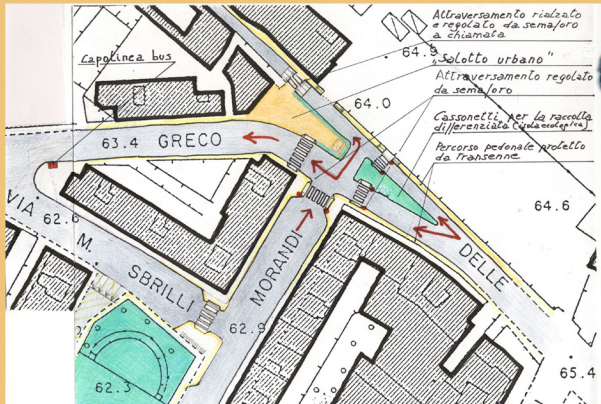
Migliorare il grado di accessibilità urbanistica permette a molte persone di muoversi in autonomia e in modo sostenibile, ossia a piedi, in bici, in bus





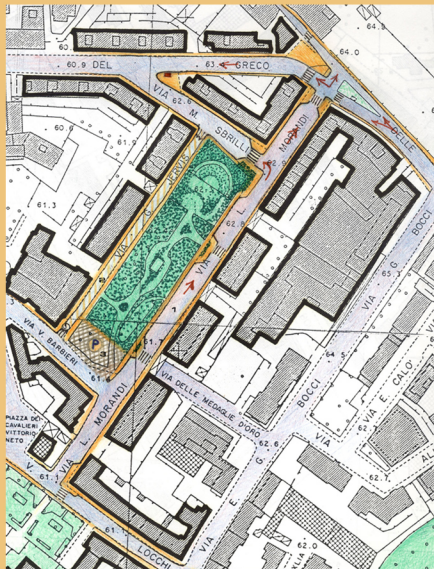
Un attraversamento che rende non sicuro andare a scuola in autonomia

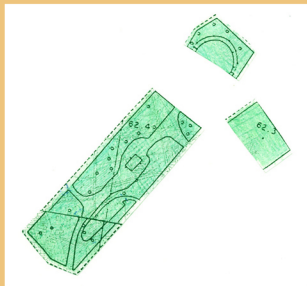




Una soluzione possibile che mette in relazione localizzazione delle funzioni, settore scuola, strade, mobilità urbana e riqualificazione dello spazio urbano. Una interazione fra settori funzionali prevista dal D.M. sull'edilizia scolastica dal 1975 (!)

La partecipazione degli abitanti alla ricerca della qualità urbana contribuisce, fra le altre cose, ad orientare tecnici e amministratori verso scelte che ne rispecchiano esigenze, bisogni e desideri

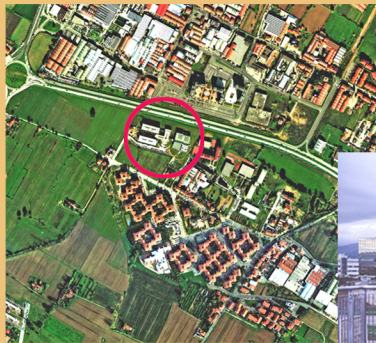




Il sogno:  
trasformare creativamente il giardino  
spezzato in due da un improprio parcheggio

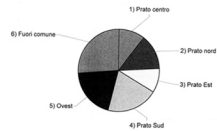


# La creatività dei giovani sugli spazi, sui tempi e sui modi di muoversi ed abitare la città: una esperienza partecipata che ha messo in relazione mobilità, localizzazione delle funzioni e tempi urbani



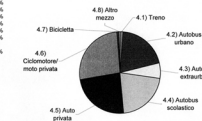
Per recarsi a scuola si soffre da

1) Prato centro	10,3%
2) Prato nord	13,8%
3) Prato Est	9,3%
4) Prato Sud	20,4%
5) Ovest	19,9%
6) Fuori comune	26,3%



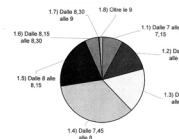
Quale dei seguenti mezzi usa abitualmente?

4.1) Treno	1,0%
4.2) Autobus urbano	20,2%
4.3) Autobus extraurbano	5,0%
4.4) Autobus scolastico	21,3%
4.5) Auto privata	23,9%
4.6) Ciclomotore/moto privata	30,5%
4.7) Bicicletta	0,8%
4.8) Altro mezzo	0,7%

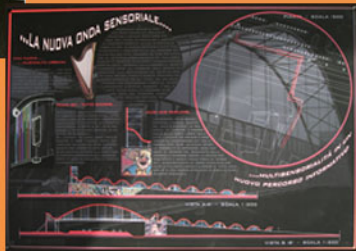


In che fascia oraria esce da casa abitualmente per recarsi a scuola?

1.1) Dalle 7 alle 7,15	7,8%
1.2) Dalle 7,15 alle 7,30	13,0%
1.3) Dalle 7,30 alle 7,45	17,0%
1.4) Dalle 7,45 alle 8	34,7%
1.5) Dalle 8 alle 8,15	20,0%
1.6) Dalle 8,15 alle 8,30	0,5%
1.7) Dalle 8,30 alle 9	0,2%
1.8) Oltre le 9	1,4%



# I progetti selezionati



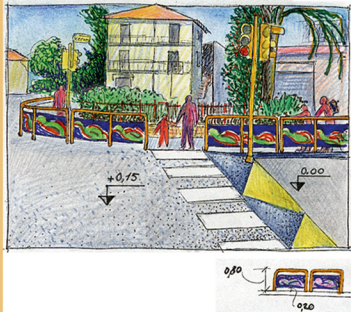
## La realizzazione del progetto vincitore







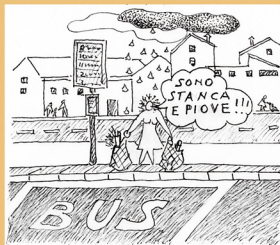
Rendere sicuro un attraversamento, facilitare l'orientamento di bambine e bambini e di chi cammina lento, contribuisce alla loro autonomia, riduce il tempo del lavoro di cura "non scelto", ma imposto dalle carenze dell'ambiente urbano. Contribuisce inoltre a ridurre il traffico veicolare con ricadute positive sulla vivibilità urbana e sulla salute degli abitanti.





Per incentivare la scelta di muoversi in modo sostenibile, occorre valorizzare ogni elemento che concorre alla funzionalità dell'intero sistema della mobilità urbana (mobilità pedonale e ciclabile, mezzi di trasporto accessibili, loro frequenza e relazione con la localizzazione di servizi e delle funzioni, parcheggi scambiatori, ecc.).

Occorre inoltre curare oltre all'aspetto funzionale anche quello relativo alla sicurezza, all'estetica e all'educazione per sviluppare cultura sulla mobilità sostenibile.





Spesso bastano piccoli accorgimenti per facilitare e rendere sicuro per tutti un attraversamento, evitando così che si trasformi in un ostacolo per l'ansia di non riuscire a percorrerlo in tempo e di rimanere esposti all'aggressività del traffico. Questo pericolo porta molte persone a rinunciare a brani di città, in altre parole le costringe a condizionare la propria vita quotidiana.



(archivio Marinelli)



(archivio Balzani)

(archivio Di Cara)

## Alcune conclusioni

La città è una sintesi di tempi e spazi e ogni trasformazione (materiale e immateriale), dello spazio ha, inevitabilmente, una ricaduta sulla quotidianità delle persone di ogni età e di ogni condizione psico-fisica. Una ricaduta che può migliorarne l'esistenza o, viceversa, peggiorarla. Occorre quindi averne consapevolezza orientando e verificando sempre le nostre scelte (tecnico-politiche) e i nostri modi di abitare per garantire veramente una organizzazione dei tempi e degli spazi volta ad armonizzare i diversi della vita.

La mobilità urbana ha un ruolo determinante per procedere verso questo obiettivo: dalla qualità dei marciapiedi e degli attraversamenti pedonali, alla qualità della rete per la mobilità ciclabile che colleghi centro urbano e periferie; dalla qualità della rete e dei mezzi del trasporto pubblico, alla qualità funzionale ed estetica di tutto ciò che concorre a promuovere e ad incentivare la mobilità sostenibile.