

## Allegato 3.5

## QUALITÀ DEI PERCORSI E DEGLI SPAZI COLLETTIVI

*Ci attende una fase di convivenza col virus Covid-19 di cui non è ancora del tutto possibile mettere a fuoco la durata e le caratteristiche. Ciò che intuiamo è che durante questa fase, probabilmente duratura, dovremo mettere a punto modalità di frequentazione degli spazi esterni alle nostre abitazioni e ai nostri luoghi di lavoro che consentano di recuperare forme adeguate di interazione sociale e di vita all'aria aperta garantendo tuttavia il necessario distanziamento tra individui. Sempre più strategico per il nostro paese è tornare a investire su uno spazio aperto collettivo che non preveda elevate frequentazioni, e in particolare (a) sulla molteplicità di percorsi che consentano di fruire e riqualificare ecologicamente i paesaggi rurali, (b) sui territori agro-forestali periurbani e (c) sulla trama degli spazi pubblici urbani che opportunamente ripensati e rinverditi consentano di “stare bene” e di muoversi agevolmente col proprio corpo attraverso le nostre città e i territori urbanizzati. Al tempo stesso, l'uso appropriato di spazi collettivi chiusi può permettere forme di lavoro a distanza che riducano la frammentazione sociale e separino tempi di vita e di lavoro.*

*Questi obiettivi e i modi per perseguirli descritti in questa nota sono parte centrale degli indirizzi nazionali che dovrebbero essere dati a tutte le politiche di investimento pubblico, nelle diverse tipologie di area considerate di seguito.*

### 1. Le ragioni di questa priorità strategica

Un forte e innovativo investimento nella qualità degli spazi e dei percorsi è da ritenersi strategico per almeno cinque ragioni:

1. In primo luogo, è fondamentale per garantire condizioni di salubrità diffuse per la popolazione italiana che abita nei contesti urbanizzati. Poter camminare e muoversi liberamente in spazi confortevoli e ricchi di elementi di naturalità è fattore che garantisce salute fisica e psichica. Se si eccettuano gli straordinari percorsi dei nostri centri storici – ove non sono stati frammentati e occupati dalle auto – il movimento dolce con il proprio corpo in strade verdi e qualificate, nei percorsi dei parchi, lungo le strade di campagna o lungo “linee lente” di media e lunga percorrenza è qualcosa di estremamente difficile. **È difficile** perché mancano infrastrutture ben fatte e, soprattutto, adatte a tutti. Quelle che ci sono, poche, implicano frequentatori esperti, mentre la sfida è consentire l'accesso a una più ampia base di cittadini, partendo dai più deboli.

Pochi paesi come l'Italia hanno disatteso in modo così pervicace il progressivo processo di riduzione dello spazio ad esclusivo uso dell'automobile, come invece altrove è stato opportunamente perseguito, favorendo nuove culture dello spazio della strada, forme di mobilità sostenibile, attenzione alle questioni climatiche. Pochi paesi hanno una consistenza di percorsi abbandonati e degradati nelle loro campagne come il nostro. Pochi altri paesi europei, infine, sono così privi di linee di mobilità dolce di lunga percorrenza che mettano in rete patrimoni culturali e naturali come il nostro. A questo riguardo va segnalato che in Italia quasi non esistono percorsi classificabili come “di lunga distanza” (> 150 km in continuità e sicurezza) che riescano a spingersi oltre il livello della pianificazione infrastrutturale comunale (di per sé un ambito operativo che è un limite al concetto di sistema, specie al di fuori delle metropoli).

La carenza e la bassa qualità di questi spazi si è del resto evidenziata drammaticamente nell'emergenza Covid-19 e lo sarà ancor più nella fase post-lockdown in cui, mancando queste infra-

strutture lente e leggere, mancherà un'opzione ricreativa e turistica alla portata di tutti. Nella “fase 1” di emergenza si è imposto di vietarne la frequentazione (quando in altri paesi la frequentazione di questi percorsi non ha mai generato eccessivi affollamenti e necessità di chiusura) e nella “fase 2” appena iniziata sta già affiorando una diffusa domanda sociale rivolta a questo tipo di spazi.

2. In secondo luogo, disporre di linee di percorsi e di spazi verdi diffusi consente di rendere più sostenibile la mobilità individuale (a piedi, in bicicletta, in monopattino, col deambulatore) attraverso una pluralità di origini e destinazioni per ragioni di lavoro, di studio, di consumo, di svago. Questo implica la messa a sistema di alcuni recapiti (scuole, centri civici, presidi sanitari e servizi socioassistenziali, commercio di prossimità) che la trama dei percorsi può raggiungere e incrociare. Ormai da tempo in molti territori europei si è sviluppata una quota significativa di mobilità dolce a livello urbano e locale (persino su media e lunga percorrenza, con riferimento ad esempio alle pratiche turistiche) contribuendo in modo significativo a ridurre emissioni inquinanti.

Tutto ciò non può avvenire per singola iniziativa locale, pur apprezzabile, ma occorre cooperazione, professionalità e visione progettuale coordinata e convergente su alcuni obiettivi prioritari. Per farlo è necessario integrare un'azione sistemica con un'azione più specifica sugli spazi che moltiplichi le possibilità di un movimento sicuro e confortevole. Anche in questo caso la fase post-emergenza Covid-19 evidenzia la necessità di far crescere questo tipo di mobilità, differente sia da quella collettiva che automobilistica.

3. In terzo luogo, investire su questi tipi di spazi è *fondamentale* per generare occupazione varia, duratura e sostenibile ovvero per un nuovo progresso economico. Possono infatti essere l'occasione per promuovere attività economiche con investimenti contenuti, legate sia allo sviluppo (o al ritorno) di attività commerciali e di servizio di prossimità (per le popolazioni residenti in loco), sia ovviamente allo sviluppo di servizi lungo le linee lunghe per un turismo lento che riesca a mettere in rete patrimoni diffusi di grandissima qualità – a fronte di una stagione in cui erano evidenti, già prima dell'emergenza Covid-19, il limite di sviluppo e la saturazione delle possibilità di generare attività e reddito dei grandi attrattori turistici (come anche la loro più ridotta ricaduta occupazionale).

I turismi “lenti” hanno tuttavia bisogno di infrastrutture, ben prima che di investimenti in promozione e commercializzazione. La mobilità lenta è per oltre l'80% libera, ovvero le persone camminano o pedalano sul territorio seguendo dorsali cicloturistiche, sentieri e cammini, senza la necessità di tour operator. Le realtà di successo europee ci insegnano come sia anzitutto necessario investire nella realizzazione di infrastrutture lente, integrate a progetti di sviluppo dei territori attraversati, e come solo successivamente sia utile promuoverli.

4. Inoltre, investire in questi spazi è *importante per ridurre i divari sociali e territoriali*. Operare sui territori più densamente abitati secondo criteri di equità socio-spaziale vuol dire offrire un essenziale spazio di vita esterno, che molti non riescono a trovare nelle proprie abitazioni quando queste sono affollate, prive di balconi e di giardini privati e in cui l'eventuale coabitazione di diverse generazioni – come la convivenza di lavoro e residenzialità – genera criticità.

A fronte della qualità dello spazio pubblico storico, o dello spazio aperto privato nei settori urbani e nei comuni con più alti valori immobiliari e abitati dai segmenti più ricchi della popolazione, sembra urgente ricercare qualità specifiche per gli spazi aperti delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse nel territorio, in particolare nelle grandi aree metropolitane del paese dove i fenomeni di impoverimento e marginalizzazione progressiva di fasce vaste di popola-

zione sfuggono al tradizionale monitoraggio del disagio sociale. Si tratta di soggetti dotati di minore capitale economico, culturale e relazionale, in particolare per quelle fasce d'età (anziani e infanzia) a ridotta autonomia di mobilità e che meno possono accedere all'automobile e/o a stili di vita molto mobili nel territorio. In questi contesti, dove la libertà di movimento diventa il presupposto per godere di diritti di cittadinanza primari, come l'accessibilità ai servizi e alle opportunità della vita associata, o il diritto alla salute, appare urgente realizzare una nuova infrastruttura verde, formata da percorsi protetti dal traffico e spazi aperti disponibili a ospitare attività tendenzialmente auto-organizzate, in connessione diretta con gli insediamenti residenziali, i servizi scolastici e sanitari, i nodi del Trasporto Pubblico Locale.

5. In questa stessa direzione un ruolo importante possono svolgere spazi di lavoro collettivi raggiungibili a piedi o in bicicletta, sicuri, ben attrezzati e ben connessi: al loro interno potranno lavorare tutti coloro che siano costretti a lavorare da remoto, ma non vogliano o non possano utilizzare a tale scopo la propria casa. L'organizzazione di questi luoghi, che rappresentano un'evoluzione delle forme già esistenti di co-working, potrebbe essere l'esito di una negoziazione tra tre tipi diversi di interessi, quello delle imprese, quello delle comunità territoriali, quello dei lavoratori. Essi potrebbero assicurare a un tempo una ricomposizione sociale del lavoro, altrimenti frammentato, e un modo per recuperare una separazione fra tempi di vita e di lavoro.<sup>1</sup>

Si può infine aggiungere come tutti questi spazi aperti di uso pubblico, tanto quelli delle reti lunghe e lente da curare e "coltivare", quanto quelli urbani diffusi da riconquistare e rifunzionalizzare, sono il luogo in cui il protagonismo delle comunità è più efficace tanto nelle nuove forme di gestione e autogestione del territorio quanto nella co-produzione delle trasformazioni.

Per dare corpo all'obiettivo strategico proposto è utile articolarlo con riguardo a tipologie diverse del nostro territorio. Non si tratta di linee alternative. Anzi solo la promozione parallela e integrata di tutte e tre le azioni garantisce un intervento equilibrato su tutto il territorio nazionale in relazione a differenti forme di fragilità territoriale.

Tutte e tre le misure dovranno infatti essere disegnate e attuate nell'ambito strategie di sviluppo integrate secondo la metodologia indicata<sup>2</sup>. In tale quadro, la mobilitazione delle competenze tecnico scientifiche, in particolare delle università, può non solo sostenere la più opportuna declinazione degli interventi nelle diverse condizioni insediative del nostro Paese, ma anche la definizione di progetti pilota dalla forte valenza esemplificativa e comunicativa, con ciò anche agevolando il trasferimento di conoscenza e di soluzioni progettuali innovative verso le strutture tecniche locali.

## 2. Superfici confortevoli nelle più dense periferie delle città metropolitane e delle città medie

La prima linea di azione dovrebbe riguardare lo spazio stradale spesso dilatato ed estremamente povero di molte periferie di città e comuni metropolitani, ma a volte anche di città medie e urbanizzazioni diffuse. Uno spazio da ripensarsi, in particolare, nei settori urbani dove si concentrano le maggiori fragilità sociali, in quei quartieri con elevate densità edilizie e sottodotati in termini di servizi e attrezzature di uso collettivo, nonché a ridosso delle infrastrutture scolastico-sportive e dei

<sup>1</sup> Per una proposta in questa direzione si veda <https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/officine-municipali-un-posto-per-il-lavoro-da-remoto-la-nuova-forma-comune-dei-lavori/>.

<sup>2</sup> Si veda *Liberiamo il potenziale di tutti i territori*

servizi sociosanitari. Il punto centrale è, in questo caso, riformare uno spazio stradale concepito esclusivamente per il movimento e per la sosta delle automobili in modo da rendere confortevole e sicuro lo stare e il muoversi col proprio corpo delle persone. In questa azione dovrebbero combinarsi interventi di ridisegno – anche a basso costo – dello spazio stradale, opere di rinverdimento e opere di de-impermeabilizzazione del suolo (definendo, anche in questo caso, una quota minima di finanziamento dedicata degli interventi verdi, che qui potrebbe essere attorno ad un terzo degli investimenti complessivi).

Oltre a garantire una fruizione confortevole dello spazio aperto pubblico a tutti i cittadini, questa misura dovrebbe perseguire tre obiettivi complementari: a) garantire l'accesso non automobilistico e in sicurezza a tutte le strutture scolastiche e ai servizi di base, riscoprendo la dimensione pubblica dello spazio della strada e accrescendo l'autonomia di movimento dei cittadini più giovani e più anziani; b) contribuire a mitigare l'effetto delle "isole di calore" estive e produrre effetti microclimatici positivi attraverso interventi mirati di forestazione urbana e de-impermeabilizzazione dei suoli; c) prevedere un diverso trattamento delle acque meteoriche (la loro non immissione nelle reti fognarie e la dispersione in aree verdi, ma anche la previsione di giardini di prima pioggia, piazze e superfici allagabili in occasione di eventi meteorici estremi) come misura di mitigazione degli effetti del cambiamento climatico.

Dentro questa cornice si propone di privilegiare e considerare prioritari una serie di interventi a partire dagli spazi di accesso e di pertinenza delle scuole e dei centri sportivi pubblici: le superfici investite saranno in questo caso quelle stradali, di parcheggi e piazze, ma anche eventuali aree verdi pubbliche (che in molti contesti periferici si ritrovano frequentemente semi-abbandonate) ed eventualmente terreni inutilizzati di proprietà privata adiacenti e di prossimità sui quali sviluppare accordi di cessione o comodato d'uso. L'intervento dovrebbe riguardare soprattutto aree già pubbliche ed essere in capo ai singoli comuni: le aree eleggibili e prioritarie dovrebbero investire i settori urbani periferici con maggior degrado fisico, peggiori livelli di comfort ambientale e forti indicatori di disagio sociale.

Operazioni di questa natura dovrebbero essere raccordate con gli interventi di manutenzione straordinaria dell'edilizia scolastica, di riordino e potenziamento dei servizi sociosanitari territoriali e con la promozione di piani di mobilità sostenibile d'ambito sulla base di un approccio strategico integrato.

### 3. Reti fruibili nel periurbano: frange metropolitane e ambiti urbanizzati dell'Italia non metropolitana

La seconda linea di azione è finalizzata alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili associati a opere a verde (filari, fasce boscate, fasce a prato fruibili) negli spazi aperti agroforestali, nei grandi parchi territoriali interclusi nell'urbanizzato o a confine di frange esterne delle aree metropolitane, e nei territori a densa urbanizzazione diffusa extrametropolitana caratterizzati da forti problemi ambientali. A titolo esemplificativo si pensi, nell'area padana, alla regione urbanizzata da Varese a Brescia, all'ambito tra Mestre-Padova-Treviso, ai più densi segmenti urbanizzati lungo la via Emilia tra Modena e Parma e nei distretti centro-emiliani; nell'ambito peninsulare alla piana di Pisa-Pistoia-Prato-Firenze, al territorio ai piedi di Perugia e nella valle umbra, alla piana casertano- napoletana, tra Battipaglia, Paestum e Salerno. L'obiettivo è in questo caso molteplice: rafforzare la capillarità delle micro-reti ecologiche di queste campagne urbane e periurbane, intensificarne la componente forestale o agroforestale laddove si riscontra la presenza di alcuni contesti

fortemente impoveriti da agricolture monoculturali industriali. Le misure possibili riguardano essenzialmente la riqualificazione del paesaggio, da attuarsi principalmente con la messa a dimora e la composizione di elementi vegetali, ma anche la costruzione di alcuni piccoli manufatti di supporto (strutture di servizio, aree di sosta attrezzate) utili a moltiplicare la fruizione di queste reti.

I soggetti preposti a promuovere questo tipo di progetti potrebbero essere parchi regionali e parchi di promozione locale, ma anche comuni appositamente consorziati, nel quadro di un coordinamento a livello regionale, che assicuri principi e criteri comuni per la selezione e attuazione degli interventi. Le aree eleggibili e prioritarie dovrebbero poi essere le aree sub-provinciali con più forte consumo di suolo e più elevati livelli di inquinamento. Queste azioni dovrebbero, infine, risultare equilibrate in termini di interventi in opere edili (pavimentazioni, raccordi e manufatti) e interventi in vegetazione. Per questa ragione sarà indispensabile definire una quota minima di investimento destinato alle opere verdi (almeno il 50%), e destinare una quota significativa del finanziamento complessivo all'acquisizione di aree: un'infrastrutturazione di rete robusta e riconoscibile deve infatti prevedere un opportuno "spessore" – spessore che consenta sia interventi sui percorsi, sia sulla vegetazione e sui corsi d'acqua a cui i percorsi eventualmente si affiancheranno – e non può realizzarsi senza l'acquisizione delle aree necessarie al raccordo e all'allargamento di alcuni suoi tratti.

I contesti in questione, del resto, rendono assai difficoltose e precarie le possibilità di accordo con i privati che detengono la proprietà delle superfici agricole lambite/attraversate e dei manufatti potenzialmente investiti dalle reti in questione. Per questa ragione è utile pensare sinergie con altre azioni e misure di incentivo: dal recupero del patrimonio storico culturale (soprattutto edilizia rurale e archeologia industriale), al raccordo con opere pubbliche nelle aree urbanizzate e in particolare con interventi sui servizi scolastici e sportivi ivi localizzati (da "aprire" verso questi spazi aperti), ad azioni di bonifica anche parziale, fitorimediazione e rinaturalizzazione di zone degradate (incolti, siti produttivi abbandonati, cave dismesse, impianti di frantumazione degli inerti, depositi a cielo aperto) da inserire meglio nell'ambiente.

#### 4. Lunghe linee lente nelle aree interne e nelle grandi regioni rurali

La terza linea d'azione, infine, è finalizzata a finanziare la progettazione e realizzazione di percorsi ciclabili e cammini di rilevanza interregionale e nazionale in prosecuzione del Sistema nazionale della ciclabilità turistica (2016) e delle iniziative MIT-MIBACT sui cammini (con particolare attenzione al Sentiero Italia-CAI). Tali linee ricadono principalmente in aree interne e territori rurali a bassa densità di insediamento e ne possono essere fondamentali fattori di rigenerazione e sviluppo, offrendo una destinazione turistica alternativa, praticabile e sostenibile a quella ormai congestionata dei maggiori e più celebri patrimoni naturali e storico-artistici.

Due aspetti sono a questo proposito fondamentali. Il primo è che queste linee lente possano agire come condensatori di interventi – altrimenti dispersi – di recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio storico culturale, come elementi connettivi di altri percorsi e cammini ad esse collegabili, come fattori di promozione di impresa nel campo agriturismo, culturale, ricreativo e ricettivo.

Il secondo aspetto è che queste linee lente non possono derivare da finanziamenti a pioggia o essere il prodotto di una sommatoria di progetti locali. Queste modalità operative hanno prodotto nel recente passato interventi scoordinati e inefficaci, spreco di risorse e limitando l'ampiezza territoriale che è di per sé stessa il vero elemento attrattivo di queste linee di mobilità lente ed esplorative. Le grandi dorsali e i grandi cammini devono essere al contrario oggetto di una visione progettuale ampia, da costruire assieme ai territori attraversati. È necessario un progetto unitario

per taluni aspetti e un coordinamento unitario e indipendente dalle viscosità locali (ma sempre ascoltandole) per altri: il modello a cui ci riferiamo è VENTO (il progetto di dorsale cicloturistica che corre lungo gli argini del fiume Po), che meglio di altri simili progetti sta procedendo verso la realizzazione. Occorre altresì assicurare una costante azione di monitoraggio dell'attuazione degli interventi, per far sì che eventuali criticità vengano tempestivamente individuate e altrettanto tempestivamente adottate le misure per risolverle. Questo, anche perché il turismo lento è cosa ben diversa dal turismo tradizionale e vanno condivisi nuovi modelli culturali e nuove pratiche, oltre che costruite e rese possibili le condizioni operative dei diversi soggetti coinvolti.

Per questo, è indispensabile un'azione di coordinamento forte tra il Ministero delle infrastrutture (MIT), le strutture del Ministero per la Coesione e degli altri Ministeri interessati – Cultura e Turismo, Agricoltura, Ambiente e Sviluppo economico – e le Regioni.