

AMBIENTE, CONSUMI E STILI DI VITA

Documento sintesi proposte 2021

Bologna, 2020 12 16

INDICE

- 00 PREMESSA
- 01 INTRODUZIONE
- 02 SOSTENIBILITÀ E SVILUPPO ECONOMICO DEL TERRITORIO
- 03 SOSTENIBILITÀ E ALIMENTAZIONE
- 04 SOSTENIBILITÀ E TURISMO
- 05 SOSTENIBILITÀ E FORMA DI CITTÀ
- 06 UN NUOVO APPROCCIO ALLA COSTRUZIONE DELLA
FORMA URBANA



Luigi Ghirri - territorio come risorsa da vivere

00 PREMESSA: LA CITTÀ POLICENTRICA

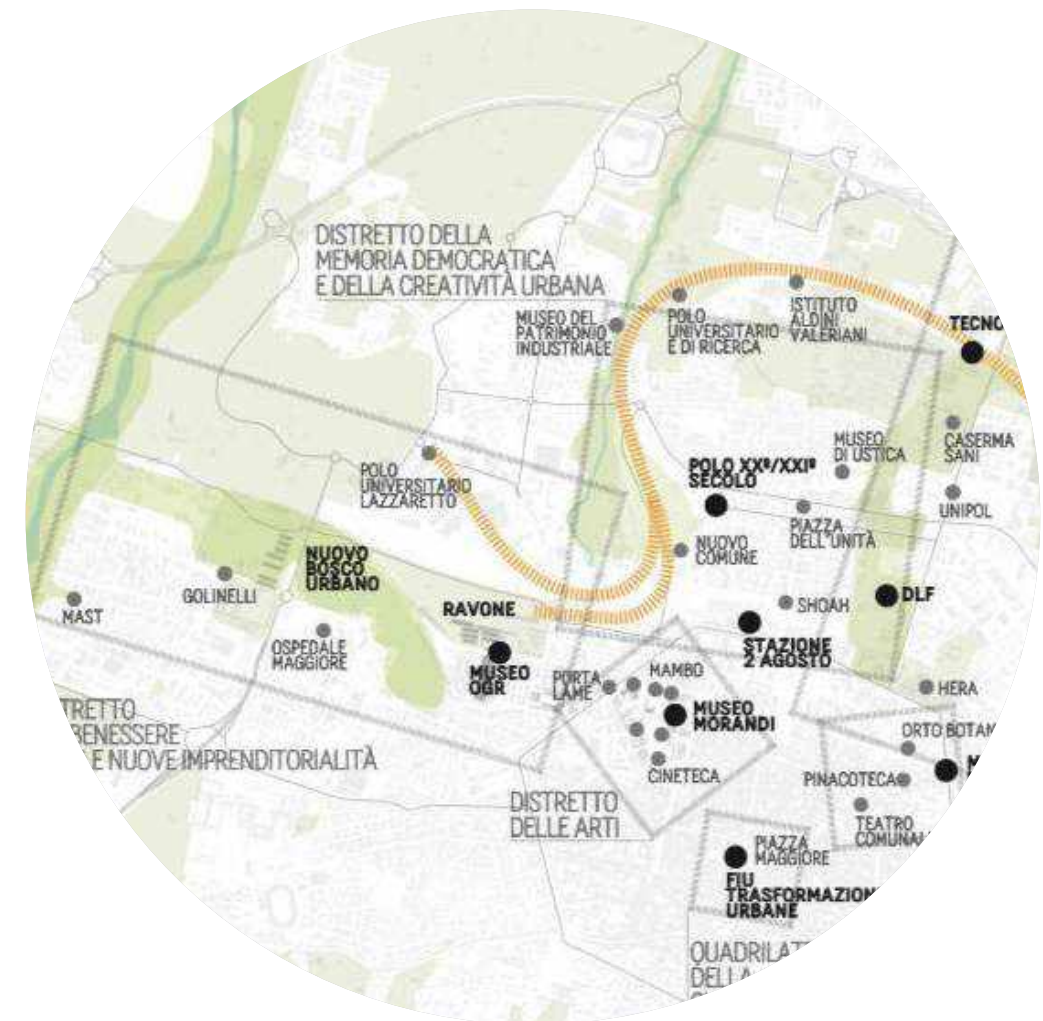
Tra le varie proposte strategiche, che verranno approfondite nei successivi capitoli, si opta per affrontare in primis il modello di espansione cittadina. In vista dei possibili scenari futuri che Bologna si troverà a fronteggiare, infatti, quello della crescita demografica e la conseguente **richiesta di spazi appare come centrale**.

Già a partire dalla fine del secolo scorso il problema dello **sprawl urbano** è stato portato all'attenzione del pubblico da illustri teorici e studiosi dei fenomeni della città. Lo sprawl urbano, ovvero la “città diffusa”, **che si espande a macchia d'olio sul territorio**, è uno dei principali **fattori scatenanti l'inarrestabile uso-abuso del suolo**. Ad esso consegue, naturalmenete, un impatto ambientale considerevole. In virtù di questo, risulta evidente come sia necessario **ricercare altrove nuovi modelli** e stimoli per la crescita della città.

Una delle possibili risposte al problema potrebbe essere rappresentato dalla **trasformazione della città da monocentrica a policentrica**. Sostanzialmenete, il modello della città policentrica è basato sull'assunto di costituire, sul territorio di area vasta, **più centralità interconnesse tra loro**. Così facendo si riesce a desaturare il centro storico, evitando le innumerevoli problematiche legate alla configurazione monocentrica, ed a sviluppare aree urbane attraverso una riconversione funzionale - sociale considerevole.

I nuovi poli sono concepiti come attrattori indipendenti ed autosufficienti, che **sfruttino le ricchezze dell'area** specifica in cui insistono e mantengano un forte legame tra loro. Infatti, parte integrante e significativa del modello policentrico è proprio l'interconnessione tra i poli. Quest'ultima è solitamente caratterizzata dalla **preferenza di mobilità lenta o di interscambio**, dall'uso di **infrastrutture tecnologiche e sostenibili**.

Per proporre il modello di città sopraccennato a Bologna, il primo passo sarà rappresentato dal trovare i possibili nuovi centri della città. Già nello stato di fatto urbano, sia il come comune sia l'area metropolitana vantano una **predisposizione naturale a questa configurazione**. A tal proposito basti pensare alle differenti aree geografiche del territorio: dalla grande **pianura** ai **colli** fino ad arrivare alle pendici degli appennini. Attraversando questi paesaggi, mutevoli e caratteristici allo stesso tempo, si passa dalla quiete all'energia, dalla calma all'azione, solo attraveso le sensazioni che i diversi scenari suscitano nel visitatore. Proprio questi elementi naturalistici, possibili sedi di un nuovo modo di vivere, potrebbero rappresentare le risorse di cui Bologna abbisogna non attraverso lo sfruttamento del suolo, ma nel **coinvolgere questi sistemi nella dinamica di una città rinnovata e a misura d'uomo**.



nuove centralità per i quadranti nord ed ovest



Luigi Ghirri - effetti dell'agire umano

01 INTRODUZIONE: UNA VISIONE DI FUTURO

La questione ambientale non è più rimandabile.

Abbiamo toccato con mano, in questi mesi che hanno cambiato radicalmente le relazioni sociali, economiche e geopolitiche, quanto le **emissioni** in atmosfera prodotte dall'essere umano e la conseguente qualità dell'aria¹, la riduzione della biodiversità e il cambiamento climatico **possano mettere** a rischio la nostra esistenza su questo pianeta.

Occorre cercare **nuovi paradigmi di sviluppo**, puntare sul miglioramento della qualità della vita piuttosto che sull'aumento del PIL - ottenuto a discapito del territorio, dell'ambiente e dei diritti di chi il territorio e l'ambiente li vive.

Si tratta di cercare un nuovo equilibrio, **nuove maniere per fare economia "buona"**, nuove forme di sviluppo – più sostenibili, **circolari**, a basso impatto. Uno sviluppo che deve basarsi su un'equità geografica e intergenerazionale, tenendo in considerazione la tutela del **Bene Comune** – il Diritto a vivere in luoghi in cui si possa respirare e alimentarsi bene e in cui si garantisca il **diritto alla bellezza** – perché anche questa fa parte del Bene Comune.

I nuovi paradigmi di sviluppo devono basarsi su economia circolare, una riduzione drastica delle emissioni, la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, l'aumento della **produzione di cibo a livello locale**, lo sviluppo di reti di **distribuzione** al dettaglio di vicinato, l'incremento qualitativo e quantitativo delle aree verdi urbane e periurbane, il rispetto e la ricostruzione del paesaggio urbano, periurbano e delle campagne, lo sviluppo di **nuove forme di turismo**. Sono questi gli argomenti per una nuova forma di urbanesimo. Una nuova forma di intendere le città, di creare città a misura di uomo.

Una "rivoluzione" che può anche essere una immane operazione economica: **si può fare crescere l'economia anche aumentando la qualità della vita dei cittadini**. Occorre innescare un processo virtuoso di rilancio dell'economia con parametri di sostenibilità. Un nuovo paradigma in cui lo sviluppo di pratiche sostenibili e circolari dei processi produttivi e distributivi, di modelli di risparmio energetico, la costruzione di un nuovo paesaggio urbano in cui la natura "entra" nella città, **creino ricchezza e nuova occupazione**, una occupazione qualificata e tutelata.

Questo gruppo di lavoro sulle tematiche di "Ambiente, Consumi e Nuovi Stili di Vita" promosso dalla associazione **Una Città Con Te** intende ragionare sui temi ambientali e di una possibile svolta ecologica della politica, facendo innanzitutto incontrare idee e intelligenze, costruendo poi insieme ad una rete di persone competenti (e appassionate!) che sappia tradurre buone pratiche



museo della rhur - Rem Koolhaas



Luigi Ghirri - riappropriazione dello spazio

in un progetto politico applicabile per Bologna. Il **cambiamento** nel modo di produrre, muoversi e consumare (istanza al centro delle rivendicazioni del movimento Friday for Future) **non è più rimandabile** ma deve diventare accessibile e desiderabile dalla maggior parte della popolazione, deve trovare ampio spazio nelle politiche, e deve trasformarsi in una componente centrale nella formazione del **consenso**. Non possiamo più pensare che le tematiche ambientali rimangano in secondo piano, a causa di una - non dimostrata - mancanza di sostenibilità politica delle proposte.

Dalla frattura storica della pandemia Covid-19 ne potremo uscire in due modi, alternativi: o continuando a sostenere un'economia predatoria delle risorse, dove un ristretto numero di persone beneficia di una crescita la cui curva si sta appiattendosi costantemente, sostenendo un modello che negli anni ha modellato a tal punto l'immaginario collettivo da rendere difficile immaginare un sistema diverso; oppure, come auspichiamo, con una svolta vera che metta la sostenibilità al centro dell'economia e dello sviluppo territoriale. È il momento di scelte di campo nette.



il tecnopolo di Bologna

¹ Si veda a questo proposito lo STUDIO PRELIMINARE DEGLI EFFETTI DELLE MISURE COVID-19 SULLE EMISSIONI IN ATMOSFERA E SULLA QUALITÀ DELL'ARIA NEL BACINO PADANO pubblicato a 2020 da Regione Emilia-Romagna e ARPA Emilia-Romagna, accessibile qui: https://www.lifepreparepair.eu/wp-content/uploads/2020/06/COVIDQA-Prepair-19Giugno2020_final.pdf



Luigi Ghirri - sviluppo e sostenibilità

02 SOSTENIBILITÀ E SVILUPPO ECONOMICO/ DEL TERRITORIO

Una politica che vuole valorizzare un territorio e i suoi cittadini facendo crescere una collettività a discapito degli interessi particolari, deve adottare uno sguardo che accolga la **complessità contro il riduzionismo**, perché le comunità, parti integranti dell'ecosistema urbano e rurale, sono sistemi complessi.

Una politica che crede nella sostenibilità deve riconoscere il proprio ruolo come promotore di pratiche economiche e civili, nella diffusione di un mercato basato sui principi della sostenibilità, contribuendo direttamente e indirettamente alla diffusione di una solida domanda e di un'offerta adeguata.

Questo significa **adottare politiche attive per incentivare uno sviluppo sostenibile, “correggendo” questo modello di sviluppo:**

- inserendo **obiettivi di sostenibilità** concreti e quantitativi in modo trasversale in tutte le politiche, assessorati e capitoli di bilancio, dotandosi di strumenti di pianificazione, monitoraggio e rendicontazione trasparenti;
- adottando sistemi di **contabilizzazione dei costi ambientali** collegati alle scelte pubbliche e alle politiche, che vengano integrati ai costi economici per poter prendere decisioni efficienti, poiché il risparmio economico derivante dall' escludere i criteri ambientali dalle valutazioni viene pagato da tutta la popolazione in termini di salute, aspettativa di vita, qualità della vita;
- adottando i **Criteri Minimi Ambientali** (CAM) promulgati dal Ministero in tutti gli acquisti pubblici e lavorare perché questi vengano adottati anche da tutte le strutture pubbliche (ospedali, agenzie, ecc.) e pubblico-private;
- utilizzando tutte le leve in proprio possesso per incentivare e promuovere le **imprese e gli imprenditori** che adottano politiche e scelte sostenibili (coerenti con gli obiettivi pubblici di cui sopra) nei prodotti, servizi e processi;
- promuovendo la nascita di nuove imprese che operino adottando logiche di **economia circolare** che superino il concetto di riciclo verso il riuso e la bioeconomia, favorendo l'inserimento di questi temi nella formazione tecnica a tutti i livelli dell'istruzione;
- inserendo negli **appalti**, nelle **gare** e nei **bandi** di ogni tipologia criteri premianti per le proposte che hanno un'attenzione all'ambiente e alla sostenibilità. Eliminare dagli acquisti pubblici tutti gli oggetti non durevoli e usa e getta;
- offrendo occasioni di **formazione e informazione**, perché le scelte di sostenibilità possano essere adottate dalle imprese, riconosciute e premiate dai consumatori.



Accademia delle Scienze - California - Renzo Piano



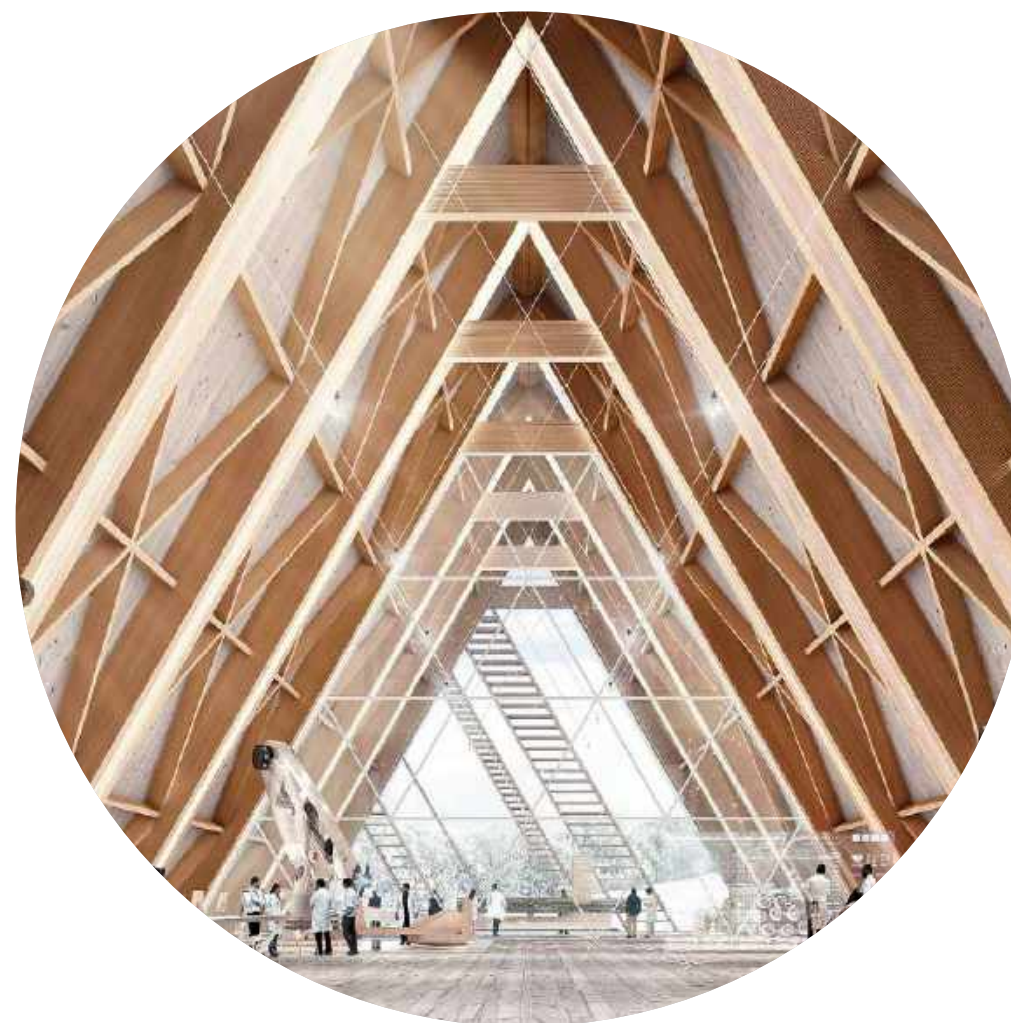
Luigi Ghirri - formazione ed informazione

Queste politiche non devono riguardare solo l'ambito cittadino ma avere uno sguardo ampio, che abbracci tutto il territorio metropolitano, e chi la attua deve essere in grado di leggere le connessioni nazionali e internazionali.

Pensando allo sviluppo di Bologna, questo deve essere progettato guardando a tutto l'ambito metropolitano, per cogliere le sinergie e mettere a valore le risorse. I territori dell'area metropolitana possono crescere alleggerendo la pressione antropica sulla città, accogliendo non solo turisti ma anche cittadini e studenti che cercano ritmi più lenti, un contesto più verde o affitti più bassi; nomad workers e giovani in cerca di lavoro. Questo però richiede:

- un forte investimento in digitalizzazione;
- trasporti rapidi, efficienti e su tutto l'arco della giornata;
- il potenziamento delle piste ciclabili anche nell'area metropolitana;
- l'incentivo a riqualificare gli immobili e ad affittarli pensando a questi usi, usando provvedimenti come **l'incentivo regionale per la prima casa in Appennino**, per la valorizzazione sostenibile del territorio non solo in chiave turistica;
- sostegno al sistema di aree protette locali e sovralocali per consentire l'adeguamento delle infrastrutture di accesso digitale per prenotare le visite, per adeguare l'accoglienza ed i servizi al distanziamento sociale.

Lo **smart working** può incentivare forme prima inimmaginabili di restanza, riducendo pendolarismo ed abbandoni dei territori interni. E l'educazione scolastica può promuovere nelle giovani generazioni la conoscenza attiva e partecipata del patrimonio culturale e ambientale italiano.



Off Cells - Ricerca per spazi abitativi e produttivi sugli appennini emiliano-romagnoli - Biennale di Venezia 2018



Luigi Ghirri - alimentazione ed appartenenza

03 SOSTENIBILITÀ E ALIMENTAZIONE

Il cibo (sia come produzione, trasformazione o fruizione/acquisto) è un tema centrale sia per il legame con l'economia di questo territorio, sia per la sua connessione con la qualità della vita degli abitanti, che per l'impatto ambientale² che genera. Su quest'ultimo punto ARPA E-R ha pubblicato nei giorni immediatamente dopo il lockdown un documento che dimostra come la qualità dell'aria nel nostro territorio, in particolare il livello del particolato, non sia migliorata in maniera consistente nonostante il lockdown e il fermo del traffico, perché le emissioni in atmosfera generate dall'agricoltura e dall'allevamento intensivo (al netto degli effetti dovuti al riscaldamento globale) sono molto persistenti e generano PM di origine secondaria. Finita l'era del dominio dei supermercati, l'emergenza COVID ha accelerato la crescita delle consegne a domicilio e l'emersione di piccoli distributori locali capaci di disintermediare il mercato e si può supporre come nei prossimi 10 anni le tendenze di sviluppo saranno indirizzate in questa direzione per la parte di popolazione con maggiore reddito (e più anziana) oltre che sugli esercizi di vicinato (anche di alta qualità come il biologico). Per la parte di popolazione con reddito limitato verso i discount. Risulta necessario pensare a **politiche che tengano in considerazione il diritto ad una giusta alimentazione** - ovvero il diritto di ogni cittadino di alimentarsi in maniera corretta con alimenti salubri, aspetto non ovvio in tanti paesi occidentali dove le fasce di popolazione che hanno un reddito più basso tendono ad acquistare il massimo numero di calorie possibile con la minore spesa per unità calorica: non a caso il tasso di incidenza dell'obesità e del sovrappeso (anche e soprattutto infantile) e delle malattie metaboliche ad esse correlate è notevolmente più forte nelle fasce di reddito più basse.

Si deve ulteriormente notare che la crescita di catene distributive estere comporta anche un notevole **rischio per l'autodeterminazione alimentare italiana**, ovvero per tutto il sistema agricolo e agro-alimentare nazionale. Nel complesso è quindi necessario lavorare per **aumentare** la quantità di **cibo prodotto localmente e distribuirlo** in modo sostenibile, in **diversi modi**:

1. Sostenendo i mercati contadini

- **Non equiparando la vendita diretta agricola al commercio**, riconoscendo condizioni vantaggiose per chi produce localmente, presidia il territorio (e le piazze cittadine), riduce l'inquinamento e crea sviluppo economico
- Riconoscendo i sistemi di garanzia partecipata tra produttori agricoli (ed artigiani) con un marchio biologico o altro marchio di qualità territoriale.



città e produzione agricola

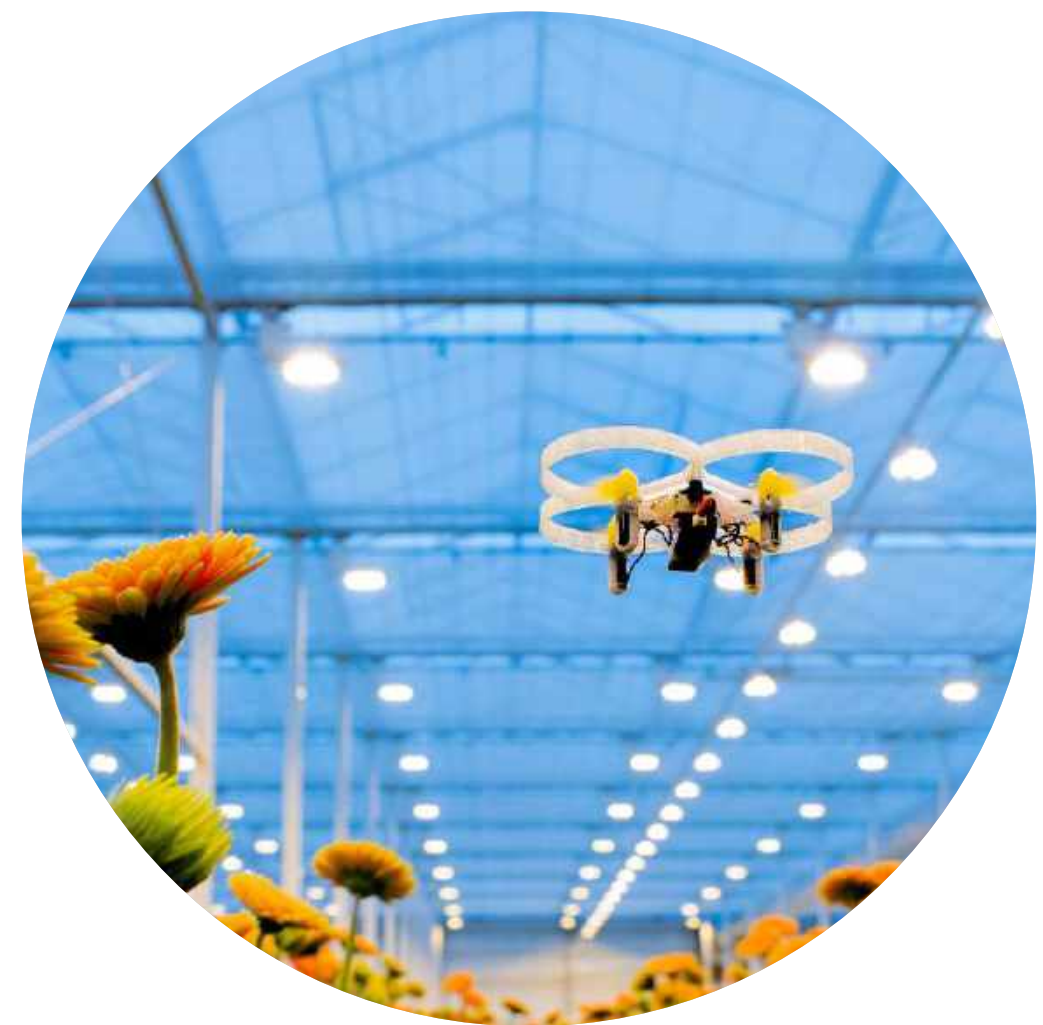


Luigi Ghirri - ambito periurbano

2. Incentivando la produzione di cibo locale in ambito periurbano (si veda la riflessione proposta sopra sulle politiche metropolitane)

- Una grande quantità di terreni posti attorno alle città sono di fatto marginali, non più coltivati o coltivati in maniera corviva (avventata). Si nota che molti di questi **terreni sono di proprietà pubblica** (Comune, ASL, ASP, Fondazioni etc.) e che potrebbero venire affidati a gruppi di cittadini, associazioni, cooperative per progetti di agricoltura urbana e sociale (orti, frutteti e altri tipi di produzione di origine agricola o zootecnica), che combini obiettivi di valorizzazione economica con inclusione e promozione sociale.
- Si potrebbe in questa maniera aumentare la quantità di cibo locale “bonificando” i terreni stessi e rendendoli anche adatti per la fruizione pubblica, ovvero ricreando un paesaggio agricolo gradevole, caratterizzato da siepi, filari, boschi.
- Le carraie e le cavedagne di queste aree agricole potrebbero essere rese disponibili al passaggio pedonale e ciclistico : si verrebbero a creare dei percorsi ciclo-pedonali agricolo/ortivi di modo che “l’agricoltura fa paesaggio” (Anna Maria Mele)
- Sostenendo una **rete di distribuzione al dettaglio e consegna logistica urbana** di cibo locale, ecologica nella scelta dei mezzi (bici, elettrico e mezzi non inquinanti) e rispettosa dei diritti dei lavoratori ed ecologica nei mezzi.
- Estendendo questa rete distributiva anche al settore HoReCa
- usando i mercati rionali come punto non solo distributivo ma anche di servizio e di informazione per la popolazione (sulla scorta di quanto fatto per esempio a Barcellona...).

Tutto ciò lavorando con gli operatori per mantenere prezzi e una distribuzione che possa rendere il cibo di qualità accessibile da tutte le fasce di popolazione.



possibilità di sviluppo per l'agricoltura periurbana

² <https://www.greenpeace.org/italy/storia/7352/allevamenti-intensivi-polveri-sottili-e-covid-19/>



Luigi Ghirri - mobilità lenta

04 SOSTENIBILITÀ E TURISMO

Il turismo è un altro tema chiave che, alla luce di questa pandemia, va ripensato in un'ottica di lungo periodo e benessere di tutti i cittadini.

Già prima dell'emergenza COVID, pensare di legare così strettamente lo sviluppo economico (e culturale) di Bologna unicamente all'aeroporto e all'**incoming in aereo** era una mossa **rischiosa per la salute dei cittadini** e per la sostenibilità nel tempo della scelta. Con i ritmi di sfioramento delle emissioni e con le previsioni sul cambiamento climatico non è realistico né responsabile pensare che gli aerei nei prossimi anni diventino gli unici mezzi di incoming turistico di massa. La pandemia ci spinge ad accelerare queste riflessioni preparandosi per tempo ad offrire **alternative realistiche**, in sinergia con gli operatori e gli amministratori del territorio, poiché solo con una strategia integrata si può superare questo dilemma etico e ambientale.

Come puntiamo sul turismo senza che questo sia a discapito della salute dei bolognesi? Come evitiamo di peggiorare la già ampia differenza tra l'aspettativa di vita che c'è tra la zona dei Colli e quella della Bolognina o di San Donato (varia anche di 3 anni e mezzo) influenzata da malattie quali il diabete o l'infarto ma anche la concentrazione di PM10³? Come possiamo offrire un'alternativa al turismo di massa e al contempo dare sviluppo economico alla nostra città?

Valorizzando il turismo lento

Negli ultimi anni (e soprattutto negli ultimi mesi post-COVID) una gran numero di persone ha iniziato a svolgere attività fisica camminando, correndo, andando in bicicletta. A Bologna si stimano almeno 40.000 le persone che fanno regolare attività fisica facendo trekking e passeggiate oltre che correndo: i percorsi presenti sono sempre più occupati (si veda per esempio il portico di San Luca).

La rete integrata dei sentieri

La rete dei sentieri pedonali/ciclistici può essere notevolmente aumentata mettendo in rete i percorsi già presenti (es. percorsi CAI) collegando la città ai parchi collinari e collegando i percorsi ciclo-pedonali alle ciclabili urbane ed extra-urbane. E' necessario verificare la legittimità di alcuni proprietari di terreni di collina (ma anche di pianura) a rendere i propri fondi chiusi (con recinzione) e il rispetto delle servitù di passaggio (a volte anche secolari). I percorsi pedonali o ciclo-pedonali potrebbero poi comprendere le aree agricole urbane e periurbane sia di collina sia di pianura.



people mover



Luigi Ghirri - sentieri e cammini

Favorire e incentivare la valorizzazione di sentieri, cammini, trekking, passeggiate ed escursioni.

Curando la manutenzione, la segnaletica, la connessione digitale, supportando la promozione locale e internazionale, con l'obiettivo di rafforzare e ricucire le reti ecologiche e di migliorare il microclima e la biodiversità, di favorire una fruizione privilegiata dei paesaggi e dei siti di maggior interesse. Ripensare al progetto di paesaggio come strumento necessario al ridisegno degli spazi pubblici, valorizzando professionalità adeguate.

Accelerare la realizzazione di un sistema di ciclovie

Integrando la rete ciclabile con le altre reti di interesse nazionale e locale (rete dei cammini e dei sentieri, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali, lacustri e costieri), con conseguente adeguamento strutturale dei mezzi di trasporto su gomma, su ferro e su acqua. Valorizzando le ciclovie che passano da Bologna e puntare sui trasporti che colleghino il centro alle aree interne della città metropolitana.

Potenziare l'accoglienza lungo le reti di mobilità dolce

Con agevolazioni, conferimenti e comodati gratuiti, utilizzando e valorizzando il patrimonio esistente. In particolare, investimenti e agevolazioni a sostegno dell'ospitalità low cost in ordine alla sanificazione e nuovi allestimenti di distanziamento sociale. Un turismo dolce dovrebbe integrarsi con l'offerta di **treni turistici dedicati** e ferrovie locali delle aree interne, con il servizio pubblico e privato di autobus, dove ogni offerta di trasporto e nelle stazioni dovrà essere attrezzata anche per il trasporto delle bici e adeguate ad eventuali norme sul distanziamento sociale e contingentamento degli accessi.

Incentivare e sostenere le attività agro-turistiche che tutelano il territorio, recuperando ecosistemi, paesaggi, produzioni agricole e biodiversità.

Ovviamente il coinvolgimento della popolazione locale e in particolare della rete di attori che dovrebbero mettere a sistema lo sviluppo turistico sarà fondamentale, attraverso una pianificazione partecipata, formazione ad hoc e incentivi mirati, per creare una.



ciclovie e tracciati

³ RELAZIONE ANNUALE Dipartimento di Sanità Pubblica, 2018. file:///Users/dock52/Downloads/Relazione%20Annuale%20Attivit%C3%A0%202017%20(1).pdf



Luigi Ghirri - nuove relazioni tra ambiente e città

05 SOSTENIBILITÀ E FORMA DI CITTÀ

In molti sostengono che l'emergenza planetaria legata al Covid-19 segni ufficialmente la “fine del novecento” ed il passaggio al secolo nuovo. La consapevolezza di aprire una **nuova stagione politica comunitaria**, nuovi strumenti, nuove modalità di finanziamento e di condivisione degli investimenti, rappresentano oggi, **la più grande opportunità della storia** per far tornare l'ambiente al centro dell'agenda politica europea, ed attuare così le previsioni del “**Green New Deal**” per rendere l'Europa il primo continente a impatto zero sul clima e sull'ambiente entro il 2050. Città e territori avranno un ruolo fondamentale per la realizzazione di questa “**transizione giusta**” e la sfida da raccogliere sarà quella di porre al centro dello sviluppo e della pianificazione la vita ed i bisogni delle persone. Tra le “riscoperte” più significative determinate da questa pandemia c'è una rinnovata attenzione alla questione spaziale ed ecologico-ambientale nelle città. Il periodo di confinamento ci ha mostrato chiaramente quanto continuo gli spazi verdi ed i luoghi per le persone, soprattutto quelli pubblici, e di come questi debbano essere diffusi sul territorio in modo granulare, accessibili dai cittadini in poco tempo a prescindere da dove abitano. Occorre considerare **il verde**, non solo come elemento ornamentale, ma come un'**infrastruttura pubblica per la città**.

Si tratta di spazi necessari anche in chiave di adattamento al riscaldamento globale e di miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano poiché, come dimostrano le serie storiche delle temperature dal 1971 è evidente una tendenza generalizzata alla crescita della temperatura media annua accompagnata da un aumento dei valori degli indici che descrivono gli estremi di caldo, delle notti tropicali, a partire dalla metà degli anni '80. Le infrastrutture verdi contrastano gli effetti dell'inquinamento atmosferico e, soprattutto grazie alla capacità della vegetazione di assorbire CO₂, mitigano gli effetti del riscaldamento globale. Possono inoltre contribuire a migliorare l'infiltrazione, l'evapotraspirazione e il riciclo delle acque piovane di prima pioggia - evitando allagamenti durante i sempre più frequenti eventi meteorologici estremi - e contemporaneamente mitigano l'effetto dell'isola di calore urbana e le temperature al suolo di strade, vie e piazze, offrendo al contempo alla cittadinanza benefici estetici e prestazionali. Se a livello macro la concentrazione delle attività economiche nelle grandi città ha contribuito a creare crescenti squilibri territoriali e consumare sempre più suolo, a livello urbano abbiamo assistito ad un **depauperamento di spazi pubblici** (strade, piazze, parchi) e una sempre più marcata privatizzazione dell'uso del territorio, rendendo anche sempre meno accessibili gli spazi privati. In tal senso **l'agenda urbana sarà un aspetto centrale per la riduzione delle disuguaglianze e per l'affermazione dell'equità sociale nelle città**.

L'aumento delle povertà urbane maturate nel corso degli ultimi vent'anni, le perdite economiche e le **incertezze derivanti dal**



high line - New York City



Luigi Ghirri - la cultura al centro

post pandemia, possono accentuare le criticità sociali di una città composta per quasi la metà dei propri nuclei familiari da una singola persona. A queste criticità si aggiungono quelle legate alla **scarsità di alloggi accessibili** per lavoratori e famiglie, alla rendita urbana di una città “centro-centrica” con una mobilità cittadina che deve ancora trovare compimento in termini di efficienza e sostenibilità. **Alcune proposte di dettaglio:**

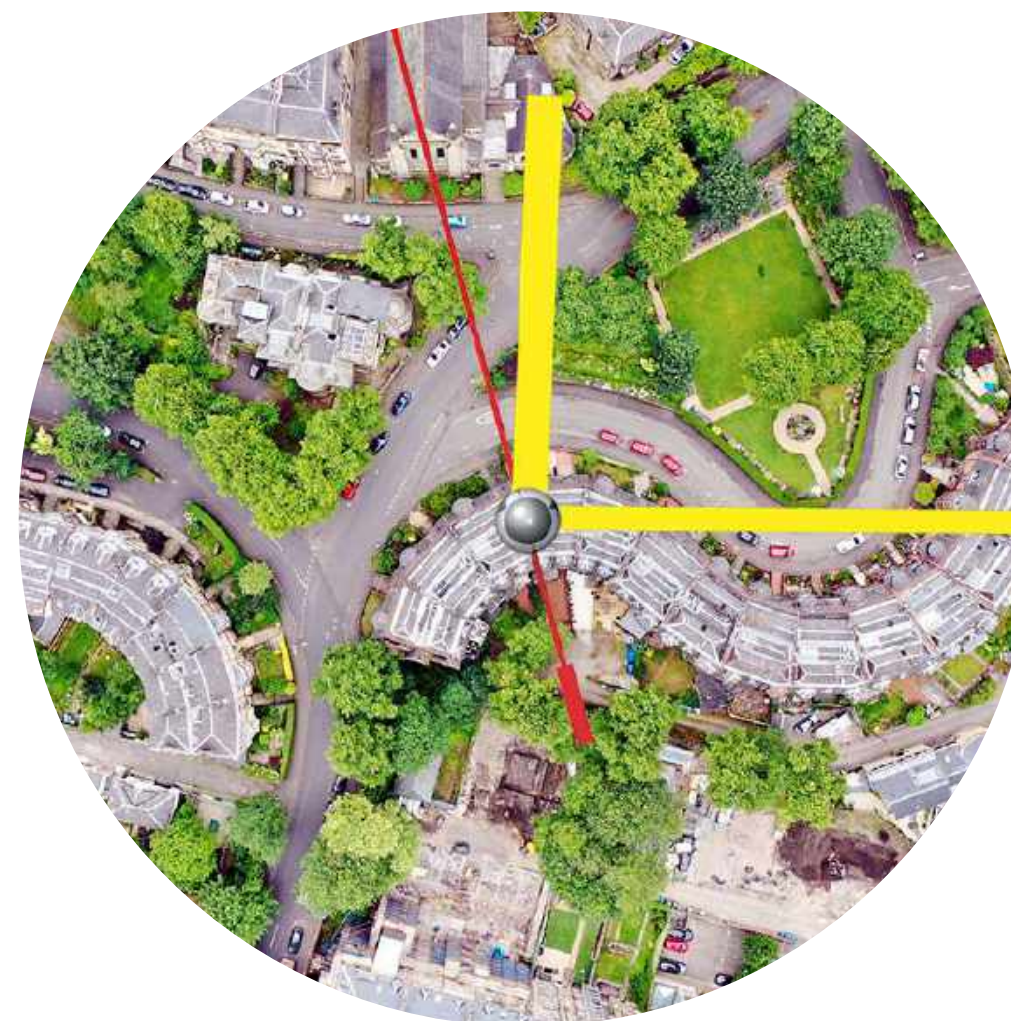
1. Recupero del concetto di prossimità: La città del quarto d’ora

I lunghi spostamenti su mezzi di trasporto collettivo e l’accesso stesso al distretto degli uffici, la mezz’ora di bus per arrivare in palestra al centro sportivo o la spesa all’ipermercato si sono trasformati in un problema di rischio contagio, oltre che di coesione sociale. **Scuola, Lavoro, Cure, Acquisti, Svago, Cultura, Sport, Parchi e Giardini ad un massimo di 15 minuti di spostamento dalla propria abitazione**, sono un obiettivo importante per ridurre il rischio di contagio, e al contempo per dare vitalità anche economica a tutti i distretti cittadini. Favorire la creazione di uffici in coworking di quartiere in spazi privati e pubblici, favorire il commercio di prossimità, rilanciare presidi sportivi e sociali, sono gli strumenti principali da promuovere.

Con una **spesa estremamente ridotta** potrebbe essere possibile **raddoppiare la rete pedonale e ciclopedonale cittadina** in pochissimo tempo permettendo a molte migliaia di cittadini (ma anche, in taluni casi, di turisti) di fruire di spazi gradevoli, trattenendo nel leisure locale moltissima ricchezza.

2. Invertiamo la gerarchia della mobilità: al centro le persone

Come già visto per il settore privato con le misure di estensione ed allargamento dello spazio occupato dai dehors, anche per il settore pubblico abbiamo bisogno di nuovi spazi di vita e socialità per le persone. Le criticità imposte dalla pandemia possono trasformarsi in occasioni per lo sviluppo degli spazi pubblici, per esempio, il **distanziamento fisico può essere l’occasione per nuove sperimentazioni** e la necessità di contingentare l’uso del trasporto pubblico può aiutarci a **scegliere forme di mobilità alternative al mezzo privato motorizzato**. Oggi, ancora pienamente in un’epoca emergenziale, abbiamo bisogno di scelte innovative che portino ad una maggiore democratizzazione dello spazio pubblico ed invertire quindi **la tradizionale gerarchia piramidale d’uso degli spazi pubblici** della città: veicoli privati > trasporto pubblico > bici > pedoni **a favore di una nuova gerarchia d’uso degli spazi con priorità alle persone**: pedoni > bici > trasporto pubblico > veicoli privati.



Parigi: la città in 15 minuti



Luigi Ghirri - lo spazio di tutti

3. Pianificare la pedonalità cittadina

Occorre porsi l'obiettivo di **democratizzare maggiormente lo spazio pubblico** creando nuovi spazi per la socialità, la relazione, lo svago, il gioco e la cultura delle persone, mediante il confronto e la partecipazione, per sperimentare, anche con allestimenti temporanei ed a basso costo, nuovi usi dello spazio pubblico, **realizzando piazze pedonali in ogni quartiere ed implementando nuovi modelli di fruizione degli spazi pubblici anche fuori dal centro**. Partendo da uno strumento di **"Piano urbano della pedonalità e dell'accessibilità pedonale cittadina"**, ovvero l'equivalente del Biciplan per la mobilità ciclabile, si potrebbe puntare alla definizione di una **rete di spazi e percorsi pedonali integrata ed estesa a tutto il territorio comunale** (dal centro ai parchi ed alle periferie, dalla pianura alla collina), definendo ambiti, priorità e strategie operative, prevedendo ad esempio i seguenti concetti/elementi di sviluppo:

- **Strade residenziali condivise:** Strade residenziali ibride a priorità pedonale, con limite di velocità ridotto e fissato a 15-20 km/h sull'esempio delle strade residenziali istituite a Milano o i Superblocks di Barcellona, in cui la gerarchia piramidale d'uso dello spazio vede dare priorità ai pedoni, poi alle bici, all'eventuale trasporto pubblico ed infine ai veicoli privati.
- **Strade scolastiche:** Strade in prossimità dei plessi scolastici, che negli orari di entrata-uscita degli studenti diventano spazi pedonali temporanei
- **Percorsi della città collinare:** Investire sulla continuità, l'interconnessione e la sicurezza dei percorsi pedonali collinari considerando il tema strategico dell'accessibilità ai Parchi della Collina.
- **Potenziamento dei T-days:** Estensione dei T-days durante particolari settimane dell'anno;
- **Creazione dei "T-days fuori porta" e di nuove "centralità pedonali" nei quartieri:** Pedonalizzazioni temporanee e permanenti anche nei quartieri fuori dal centro storico.
- **Rimozione di quota progressiva di parcheggi su strada:** - parallelamente all'incremento dell'offerta di trasporto pubblico cittadino - per fare posto a nuovi spazi e percorsi pedonali, playground, spazi verdi e percorsi alberati;

4. Forestazione urbana: verde diffuso e rete delle infrastrutture verdi

La città di Bologna è dotata di numerose aree verdi pubbliche e private, giardini, parchi urbani e collinari, che devono essere ripensati all'interno di una visione sistemica e integrata della rete delle infrastrutture verdi in città, che colleghi il centro abitato



Topotek 1 - Copenhagen - BIG



Luigi Ghirri - forestazione urbana

con la campagna e la collina, potenziando e valorizzando le **specificità ecologiche e sociali** di ognuno di questi siti. Si tratta di una significativa rete di aree che, per assumere il ruolo di infrastruttura verde , deve essere ampliata in termini di superficie e maggiormente connessa. Alcune di queste aree verdi svolgono già importanti funzioni per la socialità e la comunità di vicinato, altre presentano un evidente **valore paesaggistico e di fruizione ricreativa e sportiva** - pensiamo al sistema di parchi collinari -, altre svolgono funzioni sociali e produttive, come le aree agricole o dedicate a forme di agricoltura sociale; infine, alcune possono svolgere in modo più evidente una funzione ecologica e di adattamento agli scenari di cambiamento globale, che spesso le aree verdi urbane tradizionali non riescono a garantire. In relazione a quest’ultima funzione un ruolo strategico deve essere riconosciuto al bosco urbano dei **Prati di Caprara**, patrimonio ecologico e fornitore di servizi ecosistemici e di biodiversità ineguagliati in città. Tali superfici, in cui la componente prevalente è quella naturalistica, devono essere ampliate, anche ricorrendo a bandi di finanziamento nazionali e internazionali - ad esempio, in territorio agricolo, alcuni interventi di forestazione in aree agricole peri-urbane possono essere anche sostenuti e finanziati dalla Politica Agricola Comunitaria (**PAC**), così come, nelle città, da bandi ad hoc relativi alla resilienza urbana e all’uso delle **NBS** (Nature Based Solutions), così come evidenziato da numerosi progetti pilota regionali (es.: **Rebus**).

5. Aree demaniali dismesse come asset strategici del Comune

Ogni area ha le sue **vocazioni** ed ognuna presenta **differenti potenzialità** di esprimere un contributo alla rigenerazione all’interno di un disegno strategico unitario comunale. L’amministrazione comunale, per quanto possibile, dovrebbe riuscire ad entrare nella piena disponibilità delle aree strategiche, potendo così impostare una politica pianificatoria pubblica rispettosa delle specificità e delle potenzialità di ognuna di esse, orientandole al **contrasto alla rendita urbana**, al miglioramento dei servizi pubblici e delle dotazioni ambientali della città. Alcune aree ex demaniali dovranno contribuire al rafforzamento dell’ infrastruttura verde cittadina e alla creazione di nuovi spazi pubblici e vivibili, facendo “respirare” le aree urbane in cui sono inserite, altre potranno essere spazi di “riuso”, anche temporaneo, per incrementare la dotazione di servizi pubblici alla città. Lo stallo attuativo delle numerose aree dismesse di proprietà di alcuni fondi di gestione statali, unitamente all’esperienza di restyling dello **Stadio Dall’ara** legata alle aree dei **Prati di Caprara** ed all’area **Cierrebi**, hanno mostrato ulteriori possibilità attuative a quelle previste dal POC, aprendo una nuova stagione all’insegna del protagonismo del Comune con l’attivazione di rilevanti investimenti pubblici per lo sviluppo strategico.



Opificio Golinelli - Città e casa dell’apprendimento - diverserighestudio



Luigi Ghirri - edilizia impattante

06 UN NUOVO APPROCCIO ALLA COSTRUZIONE DELLA FORMA URBANA

L'architettura non è una cover, non è belletto, non riguarda (solo) la forma. La buona architettura è sostanza e ha comprovati riverberi sulla salute psichica e fisica degli abitanti. Un'edilizia senza qualità è il primo passo per la costruzione di luoghi alienati e alienanti, dove le comunità faticano a riconoscersi e quindi a formarsi e a funzionare.

Esiste una discrepanza significativa tra la vivacità economica, sociale e culturale della nostra città ed il suo essere propositiva nel campo architettonico. Il confronto tra i migliori esempi degli anni 60/70 e i migliori esempi di oggi è impietoso e qualcosa ci dovrebbe dire. **Facciamo edilizia corretta**, rispondente a standard e prestazioni ma **non facciamo architettura**, quindi non costruiamo alloggi o quartieri dove sia bello e psicologicamente sano abitare.

Spesso si ha pudore ad usare il termine “bellezza”, perchè categoria sovrastrutturale, orpello o lusso, intangibile ed etereo. Dobbiamo uscire da queste semplici equazioni (bellezza = orpello, qualità = standard) per ritornare a parlare senza incomprensioni di una nuova necessità della bella e buona architettura come elemento fondante di una comunità civica. Dobbiamo impadronirci di nuovo del valore etico e morale della parola “bellezza” e della sua capacità di produrre luoghi significativi. Perchè **noi abitiamo luoghi e non spazi**.

Per quanto riguarda le necessità, è ormai assodato che il lavoro da remoto assorbirà stabilmente quote percentuali significative. Molte realtà imprenditoriali stanno organizzando i propri flussi di lavoro proprio in quest'ottica, programmando di dismettere parte del loro patrimonio immobiliare destinato a questa funzione.

Da una parte dobbiamo fare in modo di **intercettare i flussi in uscita delle aziende private da investire in co-working cittadini**, anche mediante provvedimenti amministrativi ed incentivi per le aziende che vogliano dare luoghi di lavoro alternativi. Al contempo bisognerà **ripensare ai modelli abitativi** perchè siano adatti ad accogliere nuove funzioni. Dalle analisi sulla domanda abitativa attuale emergono nuovi bisogni (maggiore superficie a disposizione e spazio outdoor) che sono destinati a divenire strutturali, poiché durante il forzato lock down si è fatta strada una **rinnovata attenzione verso la qualità della propria casa**, che si riverbera con forza anche sulla qualità architettonica ed ambientale degli immediati dintorni. Qualità intesa non solo come disponibilità di verde e servizi nei pressi dell'abitazione, ma anche in termini di valore formale e conseguenti positive ricadute psicologiche: l'aver dovuto passare mesi nelle proprie abitazioni e nei pressi delle proprie abitazioni ha operato una vera e propria rivoluzione percettiva, rendendo finalmente “visibile” quello che era sempre stato inconsapevolmente sotto i nostri occhi ed accettato come



The Future City is Flexible - abitare luoghi e non spazi - MVRDV



Luigi Ghirri - crescita culturale ed architettura

immanente. Si è operata una vera e propria **presa di coscienza della necessità di una nuova qualità architettonica ed urbana** dei luoghi in cui viviamo. Da ciò discende che bisogna ripensare i modi attraverso cui si progetta e produce la forma architettonica ed urbana delle nostre città, ponendo al centro del processo di progettazione i bisogni ed il benessere psicofisico degli abitanti.

Alcune proposte di dettaglio:

- Incentivare sempre e comunque la pratica dei concorsi di architettura;
- Utilizzare **Acer**, l'azienda per la casa della Regione Emilia Romagna, come motore in termini di ricerca e proposta di nuove qualità abitative. L'edilizia pubblica, deve essere guida ed esempio di innovazione;
- Avviare azioni perché si educino le nuove generazioni alla percezione e creazione di valore dell'ambiente costruito⁴. Lo scopo è costruire una **consapevolezza dei più piccoli ai temi urbani** attraverso laboratori didattici sulla loro città;
- **Avviare processi di crescita culturale dei Committenti** perché prenda corpo la consapevolezza che la buona architettura oltre ad essere uno strumento fondamentale per costruire un ambiente in cui sia più sano vivere e lavorare è anche un formidabile strumento per creare valore economico. Per fare ciò è fondamentale coinvolgere la Committenza, sia pubblica che privata, perché riconosca la necessità di un proprio ruolo attivo di promozione della qualità progettuale: non può esistere buona architettura senza una stretta, complice e sentita comunanza di intenti e di obiettivi tra progettisti e Committenti. Un possibile strumento, già utilizzato in altre realtà, è quello di promuovere tale presa di coscienza attraverso premi e riconoscimenti al ruolo positivo della Committenza nel creare e promuovere l'importanza e la centralità del progetto



MAST - Manifattura di Arte, Sperimentazione e Tencologia - Labics

⁴ Link alla scuola Sou di Favara: <https://www.farmculturalpark.com/>