

PAESAGGI CULTURALI URBANI DELLA ECO-MOBILITÀ

Concetta Fallanca De Blasio¹

SOMMARIO

Le città che presentano un'inefficiente mobilità pubblica perché nel tempo hanno scarsamente investito in infrastrutture e logistica, possono oggi divenire laboratori sperimentali per la messa a punto di modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile volti alla progettazione di interventi di rapida realizzazione, a costi contenuti, idonei a favorire l'uso del trasporto pubblico rispetto a quello privato.

La messa in valore di interi segmenti urbani si può ottenere attraverso azioni pubbliche di incremento della mobilità urbana che mirano ad una migliore accessibilità, al rafforzamento delle centralità e delle polarità urbane, alla riqualificazione dello spazio pubblico aperto, all'uso degli spazi interstiziali, al coerente raccordo tra gli elementi della rete, percorso e luogo sicuro, preziosi dal punto di vista della riduzione della vulnerabilità urbana.

I temi dell'integrazione tra urbanistica e mobilità, rappresentano la nuova visione che coniuga ricerca e innovazione nel programma Horizon 2020 e hanno sostanziato la ricerca condotta dall'Università Mediterranea di Reggio Calabria, *CityMob* 2011-2013, *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile*.

¹ Università degli Studi *Mediterranea* di Reggio Calabria, Dipartimento PAU, e-mail: cfallanca@unirc.it.

1. INTRODUZIONE²

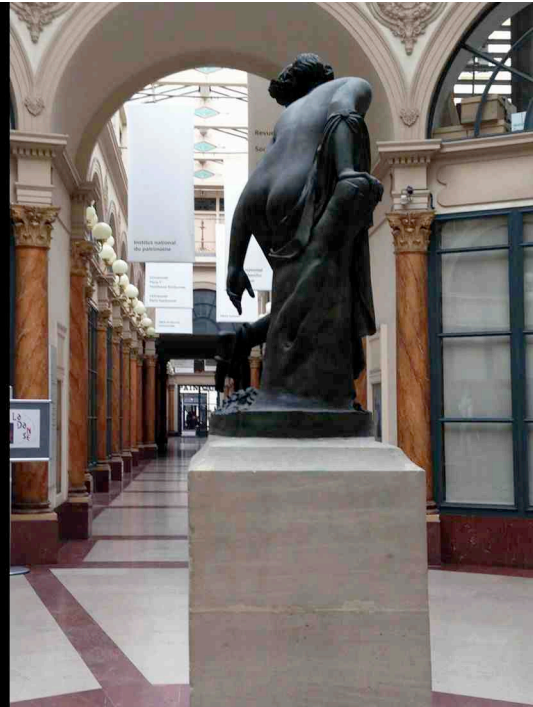
La questione chiave rispetto al ripensamento di quelle città che presentano un assetto strutturale e un governo dei servizi pubblici insoddisfacenti in termini di mobilità, naturalità, sicurezza urbana, consentendo una complessiva deludente qualità della vita, si concentra sostanzialmente sul come affrontare un ridisegno complessivo di tali città in tempi accettabili e con risorse inevitabilmente limitate rispetto all'ampiezza e alla correlazione dei problemi. Strade, piazze, slarghi, corti, gallerie, *passages couverts*, sono le connessioni urbane che costituiscono parte del sistema della mobilità, ma sono al tempo stesso spazi primari del paesaggio urbano: ne sono parte e ne permettono la percezione. È percorrendo le strade, stando nelle piazze, che scopriamo il paesaggio delle città.

Nel tempo però ci si è dimenticati, e in una certa misura si continua a farlo, che lo spazio per la mobilità non è solo una rete fatta per ospitare i mezzi di trasporto e i flussi di traffico, ma è anche il principale componente dello spazio pubblico della città. Dove quindi, non solo mezzi di trasporto ma anche i pedoni svolgono, o vorrebbero poter svolgere, le loro attività del camminare, passeggiare, socializzare. Attività queste che, se svolte serenamente, in condizioni di sicurezza e di comfort hanno come effetto la formazione di ambienti urbani riconoscibili, che sono indicatori del livello di civiltà di una società e restituiscono vivibilità rispetto alla diffusa prevaricazione veicolare.

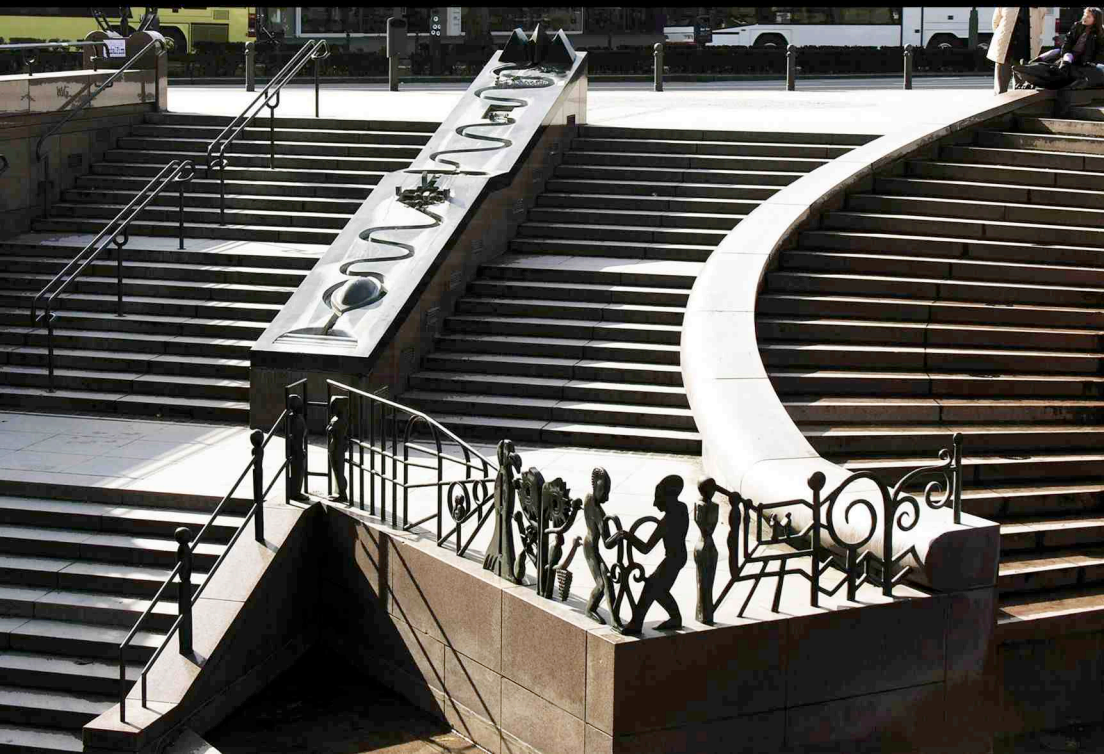
Succede allora, soprattutto in taluni modelli di città dell'Europa mediterranea -connotati da alti tassi di motorizzazione, da una decisa centralità dell'auto negli spostamenti quotidiani, anche quelli di corto raggio, e da basse, bassissime percentuali di ricorso alla mobilità ciclabile- che gli attuali paesaggi urbani della mobilità, siano lontani anni luce dall'idea di città nella quale vorremmo vivere tanto da richiedere una determinata, indifferibile, radicale, svolta di tendenza.

Si tratta di un aspetto diffuso in molte aree urbane del Mediterraneo, anche metropoli di milioni di abitanti come Il Cairo, Istanbul, Amman, che si misurano oggi con condizioni sofferte di mobilità urbana, per la congestione e paralisi per l'elevatissimo numero di autoveicoli privati ad alto livello di inquinamento che rendono irrespirabile l'aria non solo nelle ore di punta. Spesso in queste città non esiste un sistema di mobilità pubblica, si mal convive con tratte insufficienti per estensione, raccordi e frequenze. In alcuni casi la carenza degli scambi di intermodalità rende scarsamente efficienti anche l'insieme di tratte di per sé funzionali. Condizioni che si ritrovano in numerose città italiane e che qualche volta dipendono anche da questioni culturali perché, anche nel caso in cui le amministrazioni

² Si presentano gli esiti della ricerca City Mob e per i cinque casi di studio delle città di Reggio Calabria, Catanzaro, Vibo Valentia, Crotone e Cosenza, si rimanda alla pubblicazione *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli di mobilità sostenibile* (a cura di C. Fallanca), Iiriti Editore, 2013.



parigi Avignone
berlino bilbao



fossero impegnate in azioni intese come migliorative, si inseguono principi che vanno nella direzione contraria, aumentando a dismisura corsie viarie e aree di parcheggio come se, dice Mumford, *allentare la cintura valesse a curare l'obesità*. Si ritrovano quindi nei PUM e nei documenti programmatici interventi volti alla realizzazione di nuovi parcheggi in aree centrali già congestionate dal traffico cittadino e ancora nuova viabilità e immense superfici di sosta a servizio di centri commerciali predestinati a cedere il passo in un breve futuro ad altri più attraenti villaggi dello shopping. Se Torino, Brescia, Parma si distinguono come sensibili città “eco-mobile”, Reggio Calabria e Catanzaro sono in fondo alla classifica riportata nel sesto rapporto “Mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città” elaborato da Euromobility³. Emerge un quadro che richiede una netta inversione di tendenza mediante un energico piano di azione in favore di città che non possiedono parcheggi di scambio, né sistemi di *car sharing* e *bike sharing*, piste ciclabili, zone a traffico limitato e pedonali, e che presentano scarsa offerta di trasporto pubblico, un insostenibile numero di autovetture per Km², elevato numero di incidenti e alto indice di mortalità. Per queste realtà urbane i modelli esemplari dal punto di vista della mobilità non possono limitarsi a fare riferimento alle città del nord Europa, Oslo, Stoccolma, Zurigo, Helsinki, Vienna, che hanno affrontato con esiti ammirevoli le tematiche della sostenibilità urbana a partire da un'efficiente mobilità pubblica corredata da infrastrutture verdi e che con logica incrementale hanno saputo orientare il loro progetto di città e mobilità con rara sistematicità, coerenza, lungimiranza e capacità di monitoraggio degli effetti e conseguenti, puntuali, retroazioni.

Si tratta di felici condizioni urbane conseguite con stringenti logiche incrementali di lungo termine, che hanno saputo indirizzare le risorse con continuità verso il tema della mobilità. Processi che non si possono ottenere in tempi medio-brevi, in particolare con le congiunture attuali, in quelle città che necessitano di rapide soluzioni perché presentano condizioni acute di congestione urbana. Possono essere colte le occasioni di intervento indicate dal Comitato Interministeriale per le politiche urbane nel documento *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, presentato dal Ministro per la Coesione territoriale il 20 marzo 2013, per superare il governo frammentario e settoriale - sicurezza, mobilità, valorizzazione del patrimonio urbano - per le strategie di sviluppo delle aree urbane. Il tema certo non è nuovo, basti pensare giusto per citare esempi consolidati, gli studi di Colin Buchanan che già ormai mezzo secolo fa affrontava la necessità di risolvere il problema del traffico urbano conciliando la domanda di mobilità con il bisogno di mantenere una buona qualità dell'ambiente. Da allora, l'impetuoso sviluppo della motorizzazione privata, fenomeno inarrestabile tipico delle società opulente, ha imposto come prioritaria la questione del traffico urbano per le conseguenze plurime indotte: economiche, in relazione al consumo di risorse non reintegrabili; ambientali, perché genera effetti negativi a causa delle emissioni inquinanti; sociali, perché incide gravemente sulla sicurezza dei cittadini e più in generale sulla qualità

³ Sesto rapporto “Mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città” elaborato da Euromobility.

della vita. Cosicché anche sotto la spinta delle politiche comunitarie - da quelle più generali sulla sostenibilità urbana (Carta di Aalborg 1994, di Lisbona 1996, di Lipsia sulle città europee sostenibili, 2007) a quelle più specifiche sulla mobilità quale il Libro verde dal titolo *Verso una nuova cultura della mobilità urbana*, 2007 - studi, ricerche e sperimentazioni si sono succeduti. E non di rado con risultati apprezzabili. Soprattutto in quei casi in cui si è avuta consapevolezza di non poter affrontare il problema come a se stante, isolabile rispetto alla complessiva organizzazione dello spazio urbano, ma di dover ricercare la soluzione attraverso strategie di lungo periodo e soprattutto in una logica di sistema, si pensi alle vicende urbane di Copenaghen, Berlino, Parigi, Amsterdam. Ma, per una gran parte di città, a partire da quelle in cui viviamo, caos, traffico veicolare, congestione, inquinamento atmosferico e acustico, interferenze nella mobilità pedonale, incidentalità, insicurezza urbana, continuano a rappresentare criticità crescenti che si pongono come ostacolo al raggiungimento di migliori e più accettabili livelli di qualità della vita e di sostenibilità urbana. E allora, va da sé, che la sfida di fronte alla quale siamo posti (la sfida della sostenibilità urbana), è ardua: si tratta di conciliare da un lato lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio, dall'altro la qualità della vita e la tutela dell'ambiente. Un modello sostenibile di mobilità, del resto, oltre a rappresentare un fattore di qualificazione sociale, innesca contemporaneamente più processi relativi alla migliore efficienza dei costi economici e sociali del trasporto che si manifestano innanzitutto con la riduzione della congestione dei flussi di traffico e dell'occupazione del suolo da parte degli autoveicoli privati. Per l'ottimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia economica si mira, in termini di sicurezza stradale e per innalzare le condizioni di salubrità urbana, alla riduzione della sinistrosità e delle emissioni inquinanti e acustiche. Dalla concomitanza e sinergia di questi processi, pur se apparentemente riferiti al solo segmento della mobilità e dei trasporti, ne derivano ampie ricadute nei contesti urbani in termini di maggiore qualità ambientale e degli spazi (fruizione, accessibilità, sicurezza, qualità dell'aria).

1. ALLA RICERCA DI UN MODELLO SOSTENIBILE DI MOBILITÀ

La volontà di valorizzare il patrimonio urbano attuando i principi dello sviluppo sostenibile ha favorito la diffusione, nella gestione del governo del territorio, di pratiche e strumenti finalizzati all'implementazione di interventi che risultino compatibili con l'ambiente e tra questi, particolarmente interessanti, sono quelli che riguardano il settore dei trasporti. Questi ultimi, infatti, in termini di accessibilità e mobilità urbana sono strettamente connessi alla valorizzazione del patrimonio urbano, ma si inseriscono in più ampie riflessioni sul progetto della città (sia come progetto di nuovi insediamenti che come riqualificazione di quelli esistenti), ed in particolare alle tematiche relative alla qualità urbana e allo sviluppo urbano sostenibile. In effetti, l'uso dei mezzi di trasporto privato individuale, gli altissimi costi esterni

Parigi roma



generati dal traffico privato (impatto ambientale e salute dei cittadini), la mancanza di risorse per contrastare il trasporto individuale con un'offerta di servizi pubblici quantitativamente e qualitativamente adeguata, sono problematiche che interessano ormai in maniera più o meno consistente la gran parte dei contesti urbani in ambito mediterraneo e interferiscono negativamente sulla fruizione dei servizi e più in generale sulla qualità della vita. Inoltre, la commistione veicoli-pedoni genera condizioni di conflittualità nell'uso delle strade e delle piazze, rendendo sempre più difficile non solo la coesistenza tra flussi pedonali e veicolari ma anche lo svolgimento delle numerose attività legate al tempo libero e all'aggregazione sociale (dal fare acquisti, all'incontrarsi, al godere della bellezza di un manufatto o di un paesaggio). Strade e piazze sono quindi certamente destinati alla mobilità ma sono, anzitutto, luoghi urbani che si prestano ad usi molteplici, e che possono utilmente concorrere a favorire i legami sociali o viceversa, se non adeguatamente resi fruibili, contribuire ad accrescere il senso di insicurezza e di esclusione all'interno del contesto urbano. In ragione della complessità delle valenze e dei ruoli che tali spazi possono assumere nei contesti urbani, appare evidente che, al fine di promuovere sistemi di mobilità sostenibile, sia prioritario guardare strade e piazze sia come elementi di supporto alla mobilità, ma, soprattutto, come luoghi urbani che, o già rappresentano di per sé luoghi centrali, o sono gli spazi su cui si attestano centralità morfologiche e funzionali, e pertanto necessitano di essere valorizzati in termini di attrattività e fruibilità. La sostenibilità urbana richiede quindi un approccio sistemico idoneo a restituire una visione olistica del funzionamento delle cose così come le reti infrastrutturali, logistiche, ecologiche della città sono destinate ad un futuro comune, che solo se condiviso e concertato, può valere ad innalzare progressivamente la qualità della città consolidata e della cultura dell'abitare quei luoghi.

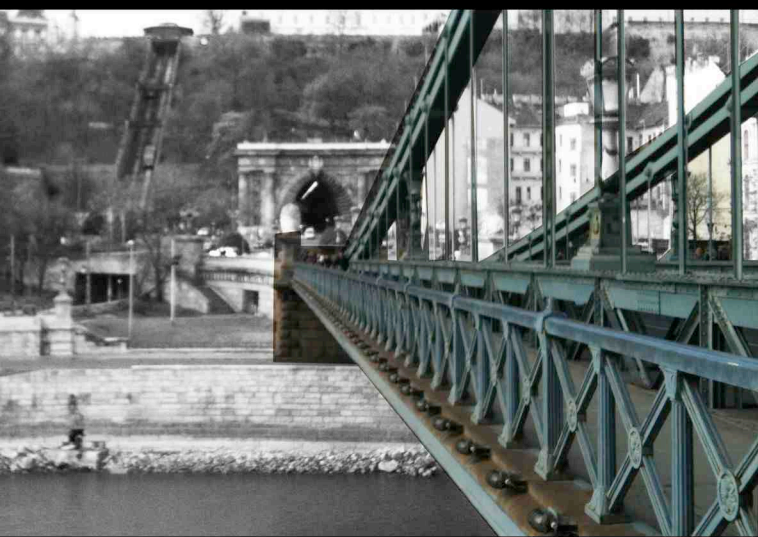
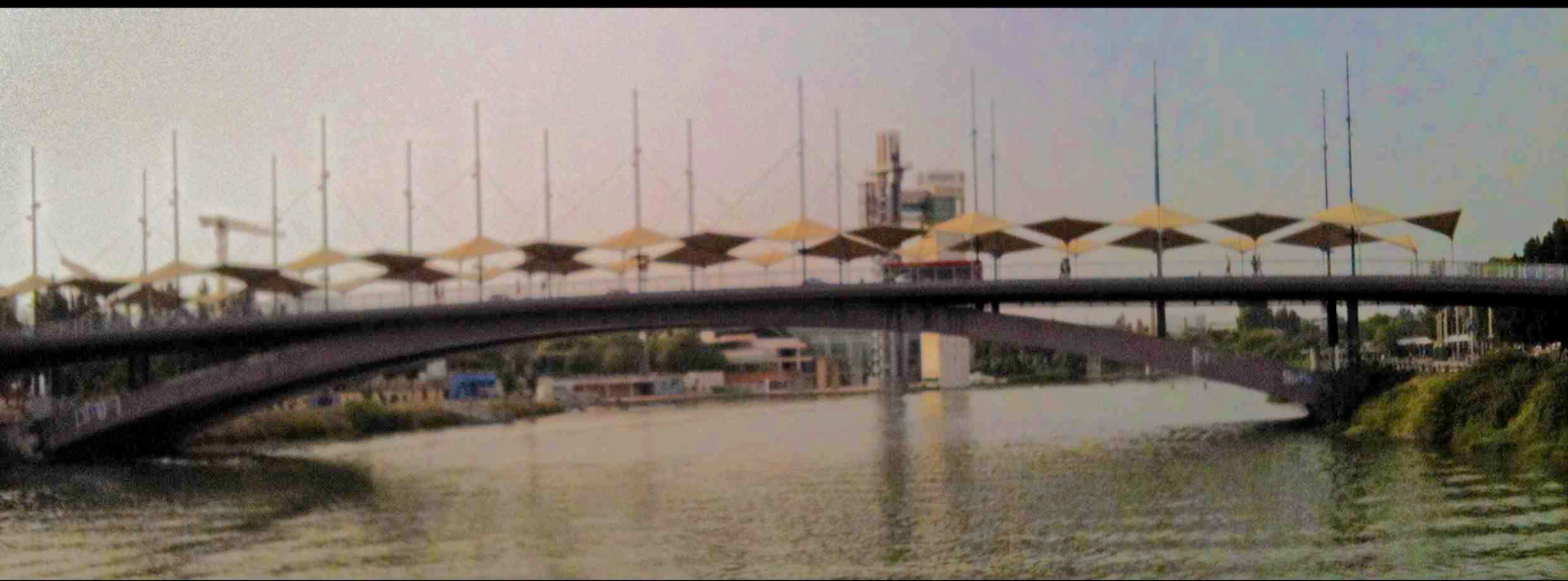
A questo fine le strategie d'intervento, in particolare quelle di medio-lungo periodo, nel settore della mobilità urbana dovrebbero basarsi sull'indispensabile integrazione e coordinamento tra la pianificazione dei trasporti, della mobilità e quella urbanistica che può trovare sintesi progettuale nei contenuti del piano strutturale, a partire dalla specifica progettualità dedicata al sistema infrastrutturale, ma anche relazionale e insediativo. Una forte domanda di misure in favore della mobilità, che fatica a prendere corpo e a trovare spazio nell'agenda politica nazionale, potrebbe trovare risposte in tempi brevi, mediante opportune politiche urbane integrate volte a riprogettare l'assetto della mobilità urbana e le sue ricadute sociali, funzionali, percettive e strutturali. Per conseguire la piena vivibilità dei centri urbani e la possibilità per i cittadini di spostarsi rapidamente e in sicurezza è necessario che le iniziative nazionali, regionali e locali volte a realizzare una mobilità sostenibile sotto tutti i punti di vista (economico, sociale, ambientale, sanitario), per risultare efficaci, siano integrate e coordinate tra di loro, oltre a risultare in linea ovviamente con le strategie europee. Del resto, i temi dell'integrazione tra urbanistica e mobilità, rappresentano la nuova visione che coniuga ricerca e innovazione anche nel programma Horizon 2020. L'urbanistica che non si

occupa della mobilità è un'urbanistica statica, che si rivolge ai luoghi come se fossero spazi inanimati e non è quindi in grado di cogliere le spinte vettoriali che i principali luoghi urbani, i magneti della città, innescano con alterne fortune. Il successo di spazi pubblici, luoghi di incontro, strade commerciali, quartieri urbani non sempre è spiegabile con i soli parametri dell'urbanistica, spesso si innescano dinamiche difficili da indirizzare e a volte difficili anche da interpretare; quello che è certo è che la misura di tale successo dipende dalla facilità di accesso dei luoghi e dalla fluidità, frequenza, gradevolezza dei sistemi di mobilità di raccordo. Inoltre il carattere a rete dei sistemi della mobilità rende estremamente opportuna l'integrazione concettuale al tema della progettazione e realizzazione delle reti ecologiche urbane che sta conoscendo sperimentazioni di cospicuo interesse in talune città ma che stenta a trovare un suo statuto in ampie aree geografiche. A monte del progetto urbanistico, del piano strutturale, vi deve essere una politica della mobilità capace di migliorare progressivamente l'efficienza del trasporto pubblico collettivo, portando il traffico verso livelli crescenti di compatibilità ambientale. Al tempo stesso la localizzazione delle attività va organizzata in modo tale da consentire un efficiente e competitivo sistema di trasporto collettivo. Il che, evidentemente, stride col modello della cosiddetta "città diffusa" che risponde ad una forma di urbanizzazione assolutamente dipendente dall'automobile privata come mezzo per soddisfare la domanda di mobilità. Oggi è consolidata la consapevolezza che un futuro in chiave sostenibile, è possibile solo in uno scenario che veda un'inversione di tendenza che dia comunque risposte efficienti alla domanda di mobilità: ridurre la presenza di automobili in città – a favore di soluzioni che privilegiano la mobilità ciclabile, le varie forme di *car* e *bike sharing*, *car pooling*, l'intermodalità e quant'altro - è certo difficile, ma possibile (alcune città lo insegnano) e soprattutto è necessario.

È necessario oggi un ripensamento complessivo della mobilità nelle città, alla luce di un nuovo benessere da legare inaspettatamente proprio alle forme di austerità, occasione di miglioramento della vita in città e della salute degli abitanti, liberando gli spazi usati impropriamente nei centri urbani, rigenerando lo spazio pubblico favorendo così la vitalità degli scambi e rinforzando le attrattive storico culturali e naturali dell'ambiente urbano. Occorre stimolare una politica basata su obiettivi condivisi da raggiungere sul territorio in cui tutti i soggetti coinvolti possano contribuire ad un uso efficiente delle risorse degli strumenti per aumentare l'efficacia degli interventi da realizzare. Non ultimi anche i cittadini devono essere coinvolti e sensibilizzati attraverso proposte alternative capaci di stimolare la consapevolezza di scelte più opportune nel muoversi in città e la diffusione di una vera e propria cultura della mobilità sostenibile. È questa una priorità per favorire una migliore qualità della vita anche in termini di relazioni sociali e culturali e per creare nuove opportunità economiche e di sviluppo, senza dimenticare che, nel ragionare sulla città, non bisogna mai perdere di vista alcuni elementari valori che sono alla base della convivenza civile. Per creare, in definitiva, un'opportunità di cambiamento di stili di vita.



alessandria d'egitto
ronda Budapest
il cairo **londra**



2. L'ESPERIENZA CITYMOB

In linea con tali orientamenti si collocano i presupposti e i percorsi messi a punto per lo sviluppo della ricerca *CityMob*, biennio 2011-2013: *La valorizzazione del patrimonio urbano attraverso modelli innovativi di mobilità sostenibile*, selezionato, approvato e finanziato dal Dipartimento Cultura, Istruzione, Alta Formazione, Ricerca della Regione Calabria. Le specifiche tematiche che la ricerca affronta sono relative all'individuazione di modelli innovativi di mobilità sostenibile, identificabili nella più ampia definizione di *soft mobility*, coerenti con i sistemi insediativi e urbani con cui si confrontano, idonei a favorire e incentivare l'uso del trasporto pubblico locale. Le città che presentano una sofferta mobilità pubblica perché nel tempo hanno scarsamente investito in infrastrutture e logistica e nelle quali i tassi di motorizzazione sono in continua ascesa, come avviene sistematicamente per le principali città della Calabria, possono oggi divenire laboratori sperimentali per la messa a punto di modelli innovativi di mobilità urbana sostenibile volti alla progettazione di interventi di rapida realizzazione, a costi contenuti, idonei a favorire l'uso del trasporto pubblico rispetto a quello privato. Gli interventi strutturali e le innovazioni organizzative, nonché le misure da intraprendere possono appartenere ad un'ottica di breve periodo, per superare la criticità attuale, ma anche ad una prospettiva di medio e lungo termine che si lega al futuro di una nuova idea di città. Per queste realtà la scelta dei modelli di riferimento dovrebbe saper trarre gli esempi delle città note come "virtuose" che hanno conseguito un'efficiente mobilità pubblica con logica incrementale di lungo termine e quindi difficilmente riproducibile in tempi rapidi e con costi contenuti, per rivolgersi più utilmente alle sperimentazioni creative che hanno saputo porre rimedio alle inefficienze con slanci inventivi tali da determinare una discontinuità dei corsi urbani, occasione per raggiungere nuovi obiettivi di qualità. Le esperienze e le migliori pratiche osservate in numerose città di tutto il mondo consentono ormai di poter definire con un certo grado di attendibilità un ampio, diversificato e variamente componibile, ventaglio di soluzioni progettuali che offre ad ogni tipo di realtà urbana il più calzante sistema integrato di trasporto pubblico, ciclabile e pedonale possibile. Uno degli obiettivi è il superamento di un certo immobilismo, quella cautela nell'innovare che frena nella sperimentazione, tutte condizioni che penalizzano la scelta delle soluzioni di trasporto più ecologiche, quali gli spostamenti a piedi e in bicicletta. C'è da chiedersi oggi perché la mobilità ecologica non riesca a fare presa nelle città, malgrado si perseguino con alterno successo politiche di sostegno alla mobilità pedonale e ciclabile. È sulla base di tali considerazioni che la ricerca *CityMob*, con il ricorso alla definizione di un sistema di *soft mobility* da sperimentare in precisi contesti urbani, le città capoluogo di provincia: Reggio Calabria, Catanzaro, Vibo Valentia, Crotone, Cosenza-Rende, mira a

delineare linee guida ed elementi di metodo per la messa a punto di un progetto d'uso degli spazi urbani, volto non soltanto a garantire una migliore coesistenza tra le diverse attività e tra i diversi utenti (automobilisti - pedoni), ma anche ad accrescere la rispondenza tra usi previsti e caratteristiche spaziali dei luoghi. Nello specifico la ricerca mira a definire un modello di gestione urbana che individui il sistema delle connessioni ovvero il complesso degli interventi sulla mobilità, (intesa come insieme dei percorsi, carrabili, pedonali, ciclabili, a valenza naturalistica\paesaggistica, delle aree di sosta e dei nodi di scambio plurimodale) volti a favorire l'accessibilità ai siti e alle polarità urbane, al sistema dei servizi e delle attrezzature (musei, teatri, biblioteche, scuole, servizi) e più in generale ai luoghi cospicui che caratterizzano i contesti urbani. L'individuazione di questi sistemi consente la realizzazione di veri e propri corridoi di connessione idonei a costituire l'armatura connettiva sulla quale la valorizzazione del patrimonio urbano, attraverso la fruizione, si struttura. Essi sono appoggiati sia alla viabilità esistente, sia al reticolo ambientale inteso come parchi, fiumi, fossi, aree verdi di pregio, rete ecologica urbana (concetto molto diffuso nelle politiche di programmazione europea, nazionale e regionale) assumendo, come si è detto, le polarità come punti di centralità e di diffusione principale.

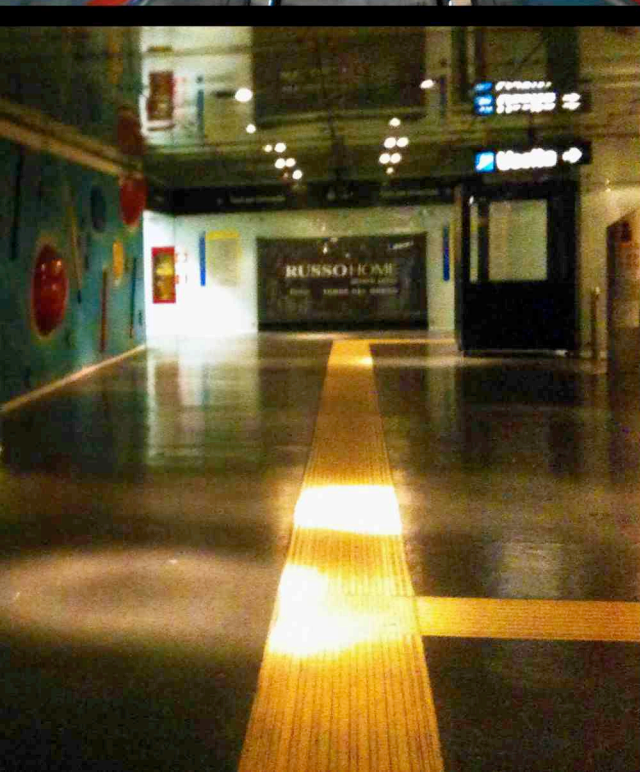
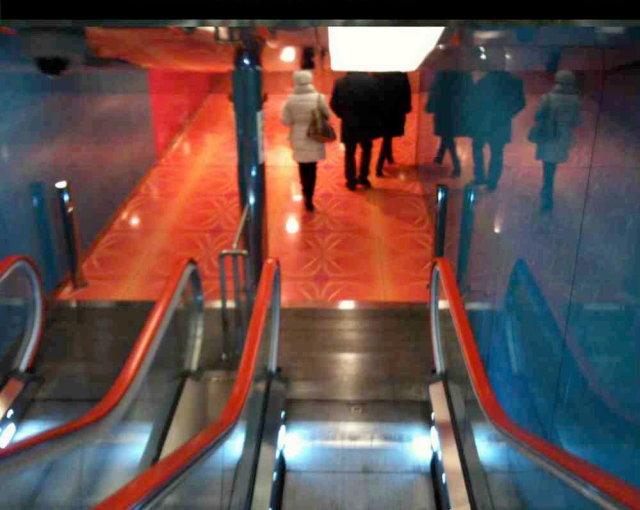
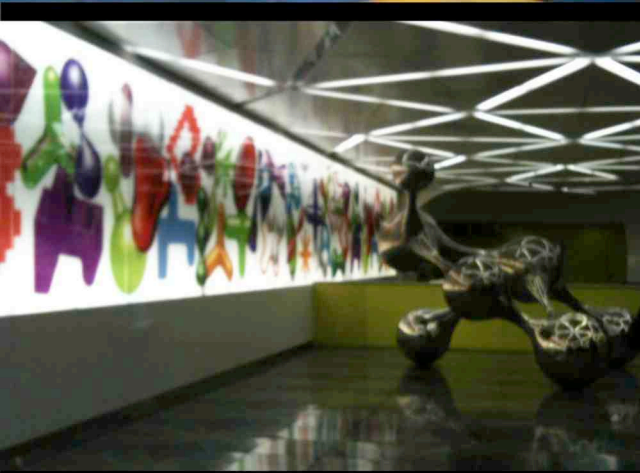
Uno dei punti di vista che lo studio ha voluto mettere alla base delle proposte progettuali è quello teso a ribaltare le visioni per superare l'approccio delle condizioni di domanda di mobilità, partendo piuttosto dalla mappatura dei magneti e delle fonti di sorgente e destinazione conclusiva dei flussi: porte della città, stazioni ferroviarie e di autobus extraurbani, aeroporti, porti, scali, parcheggi scambiatori di modalità. Per la mappatura dei magneti, sono state interpolate le reti delle principali piazze, dei teatri, cinema, biblioteche, delle municipalità, dei luoghi di culto, dei plessi scolastici e sanitari di rilevanza cittadina e di richiamo di ambito più vasto.

Si rimanda ad ogni singola trattazione delle città casi di studio, per puntuali considerazioni sui metodi e sui criteri, ispirati all'integrazione innovativa delle diverse modalità e all'ottimizzazione delle condizioni strutturali e logistiche esistenti, per la creazione di una mobilità pubblica concepita per la messa in valore del patrimonio culturale, storico, naturalistico, e garante così della piena accessibilità ai principali magneti urbani. La ricerca ha portato a definire ed applicare a scala urbana un modello di progettazione e gestione finalizzato ad una più efficace fruizione ed utilizzazione di luoghi urbani centrali (polarità, servizi, ecc.), partendo dalla situazione attuale ed ipotizzando i possibili diversi usi futuri delle aree di connessione e degli spazi di relazione, attraverso una progettualità leggera e sostenibile nella logica dell'ottimizzazione delle reti già esistenti.

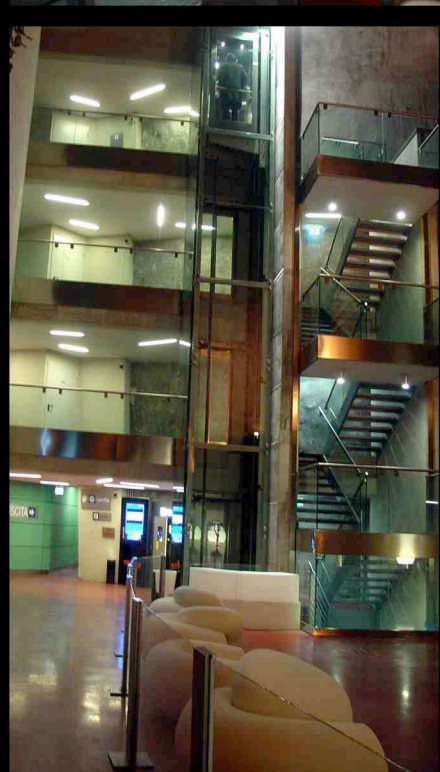
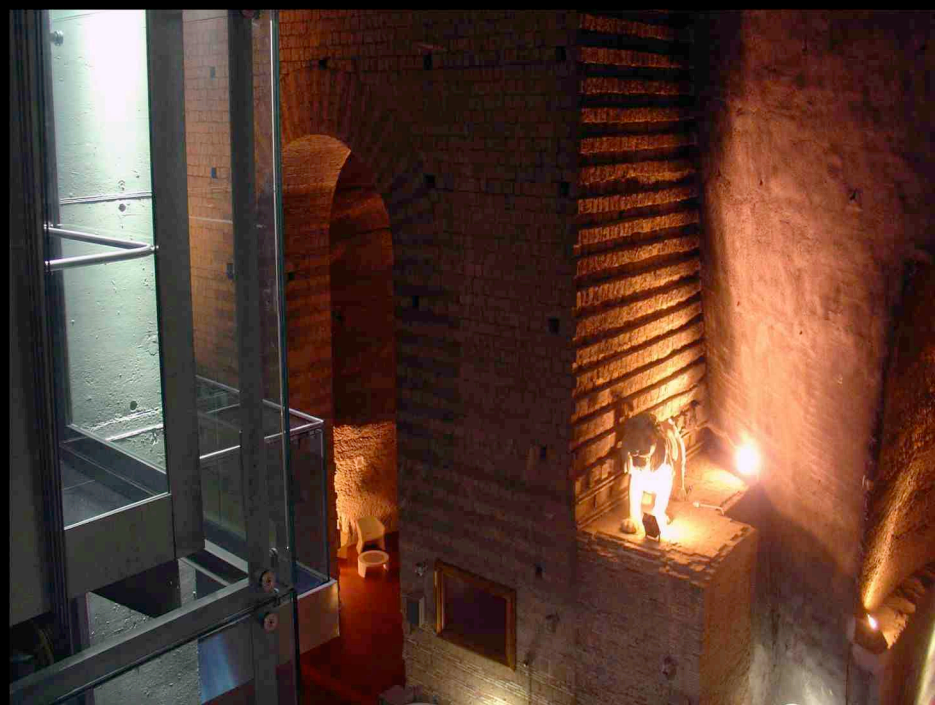
Attraverso un sistema di *soft mobility* teso al ripensamento e alla riorganizzazione di alcuni luoghi urbani sia della città storica che delle aree periferiche, sono stati fissati alcuni *obiettivi specifici* che hanno consentito il ridisegno delle città oggetto di studio della Regione Calabria e l'acquisizione di una maggiore consapevolezza delle variabili che concorrono ai fenomeni:

- la riappropriazione di spazi pubblici urbani (strade, piazza) da parte degli abitanti con la formazione di spazi pubblici multifunzionali;
- una pacifica convivenza fra i vari utenti della strada (bassa velocità delle auto) e isole pedonali;
- la garanzia di percorsi pedonali, continui e sicuri per tutte le categorie di utenti con particolare riguardo ai fruitori deboli e ai percorsi per il raggiungimento di servizi scolastici e sociali;
- la creazione di reti ciclabili sicure per offrire alternative per gli spostamenti quotidiani e a fini di turismo urbano *slow*;
- il recupero delle reti tranviarie dismesse o sottoutilizzate con l'estensione e il raccordo con sistemi ettometrici –ascensori urbani, scale mobili, nastri trasportatori- delle tratte in circuiti cittadini;
- la trasformazione di stazioni dismesse in poli di scambio intermodale nelle porte strategiche della città;
- una migliore qualità del servizio offerto e delle prestazioni (velocità media dei viaggi, efficacia della rete delle corsie preferenziali);
- una maggiore flessibilità dei servizi offerti (in modo da riuscire a competere con il più crescente trasporto individuale, *car sharing*, *car pooling*, metodo *Jungo*);
- la formazione di un linguaggio interdisciplinare tra settori che si occupano del tema con metodi e approcci diversi ma uniti dal metodo scientifico (economia urbana, economia della mobilità urbana, urbanistica, sociologia urbana, ecologia urbana, discipline demo-etno-antropologiche).

Può essere utile richiamare i principali presupposti della ricerca, a partire dalle considerazioni poste alla base del lavoro. Una prima considerazione riguarda il pregiudizio ricorrente sulla possibile esistenza di sacche geografiche di popolazioni disinteressate all'uso dei mezzi pubblici, per limiti culturali radicati che fanno prediligere il mezzo privato e che allontanano dal trasporto pubblico urbano ed extraurbano. Le comunità poste di fronte all'uso del mezzo privato e quello del mezzo pubblico efficiente, comodo, puntuale, con frequenze serrate e una buona copertura di corse diurne e notturne che collegano le principali porte della città alla rete dei magneti urbani, servizi e piazze utilizzerebbero volentieri, senza ombra di dubbio, il trasporto collettivo alimentando con una netta preponderanza i flussi pubblici. Questo non significa voler contrastare a tutti i costi l'uso dei mezzi privati, poiché tutte le modalità offrono benefici e devono poter convivere nella città al fine di favorirne l'accessibilità. Il valore dell'integrazione delle modalità risiede nell'ampia offerta di possibilità, dai parcheggi scambiatori alle porte della città, al sistema integrato di trasporto pubblico, ciclabile e pedonale. Una seconda considerazione concerne l'opportunità di confutazione del giudizio un po' frettoloso sui motivi della mancata affermazione della mobilità dolce.



napoli e le stazioni dell'Arte



Può essere intempestivo sostenere che la mobilità ecologica⁴ non ha di fatto suscitato affezione, almeno non quella attesa, e che quindi non serve insistere in tal senso, poiché ad oggi non si sono create le pre-condizioni affinché ciò potesse avvenire. Probabilmente un pedone cammina volentieri per un quarto d'ora ma anche di più, se percorre strade prevalentemente pedonali, dotate di un arredo urbano di qualità tale da prevedere sedute e soste possibilmente all'ombra ogni cento metri, ben illuminate e sicure, ancora più piacevolmente se qualche tratto di percorso gode di portici urbani o passaggi coperti, anche se fossero solo temporanei e stagionali. Anche l'impiego di sistemi ettometrici (tapis roulant, ascensori urbani, funicolari) consente di agevolare il superamento di ripide pendenze e di raccordare, riducendo o eliminando le cosiddette "barriere architettoniche e urbane", la rete complessiva delle connessioni. La città consolidata, e con diverse modalità anche la città della sperimentazione urbana che produce i nuovi quartieri, meritano un ripensamento della mobilità a favore di una piena accessibilità che ponga la mobilità pedonale e ciclabile, sostenuta da una efficiente mobilità pubblica, al centro delle modalità possibili, e rispetto alla quale tutte le altre devono offrire priorità e piena precedenza. La terza riflessione è rivolta al ruolo che l'urbanistica è chiamata a svolgere a favore di questi temi poiché il successo di un cambio epocale per la città può passare anche dalla capacità di raccordare e realizzare brani urbani di qualità, interessanti, complessi, sani e sicuri. I temi della mobilità coinvolgono l'assetto complessivo della città, la sua accessibilità, il suo funzionamento, la sua vivibilità e il valore dei suoi quartieri periferici, o comunque decentrati. Visioni approfondite offerte dai piani della mobilità, dai piani dei trasporti, ma anche dai piani della protezione civile, da progetti per la realizzazione della rete ecologica urbana, devono poter offrire contenuti specifici confluendo e contribuendo a formare un progetto innovativo della città per ottenere, anche per gradi di avvicinamento, quei miglioramenti progressivi ad obiettivi sempre più ambiziosi conseguibili anche utilizzando il patrimonio esperienziale di percorsi già tracciati da altre, illuminate realtà urbane.

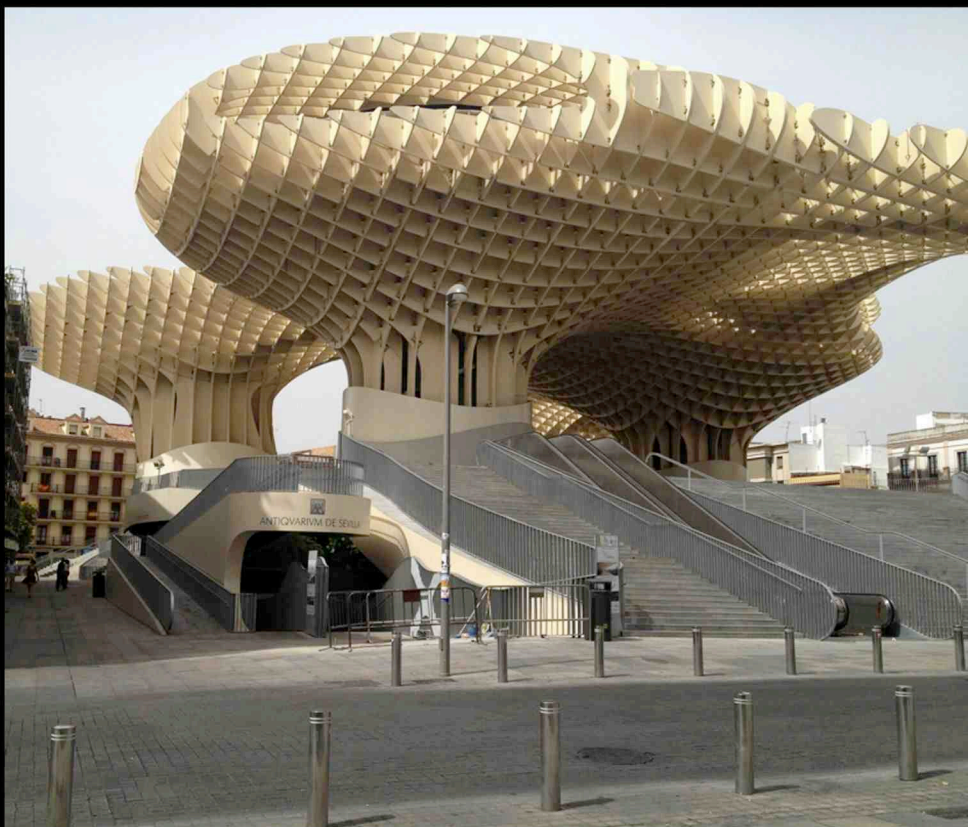
3. VALORE DELL'INTEGRAZIONE PER UNA MOBILITÀ COORDINATA

Un sistema integrato di trasporto pubblico, privato, pedonale ciclabile, per creare una inversione di tendenza e aumentare i tassi di mobilità pubblica e la percezione di qualità delle aree urbane, dovrebbe garantire le connessioni in termini di frequenza, durata del percorso, estensione nelle 24ore e di pieno coordinamento tra le diverse modalità in un funzionamento sistemico che non ammette dissonanze. Sulle modalità del trasporto urbano incidono in primo luogo le inefficienze del trasporto extraurbano poiché se la città non offre collegamenti

⁴ "Trattare le possibili soluzioni in maniera integrata per evitare quello che si sta già verificando in numerose realtà urbane che vedono un aumento del trasporto pubblico che non va a sostituire la motorizzazione individuale ma erode la mobilità pedonale e ciclabile." ISFOTER, 9° Rapporto sulla mobilità urbana in Italia "All'ombra della crisi", giugno 2012.

ferroviari utili alle forme di pendolarismo dai centri vicini e dalle principali città corregionali, si ripiegherà come avviene da anni in Calabria sulla rete privata delle autolinee e sull'uso del mezzo privato che non può dirsi una scelta ma che spesso viene vissuta come un atto obbligato, quando, appunto, l'impiego di mezzi pubblici dilata irrazionalmente i tempi del tragitto e obbliga a "tempi morti" di attesa tra l'avvio o la conclusione degli impegni e gli orari delle connessioni. Le città della Calabria sembrano allontanarsi sempre di più, si diradano i collegamenti ferroviari, si dismettono stazioni, infrastrutture e vetture invecchiano con limitato ricambio e scarsa manutenzione. A volte il mancato raccordo tra le modalità rende scomodo l'uso del mezzo pubblico, anche perché richiede a volte comunque, nell'ultimo tratto del collegamento, il ricorso al mezzo privato. Molto si può e si deve fare a livello Regionale e per l'Area Metropolitana dello Stretto, per il collegamento con mezzi pubblici delle città e delle città-madre con il territorio di influenza, e finché perdurano tali inefficienze, per la realizzazione in prossimità delle principali porte delle città di idonei parcheggi scambiatori tali da consentire un cambio di modalità e di poter raggiungere i centri urbani con i mezzi pubblici. La connessione frequente, certa ed estesa nell'arco delle 24 ore, di queste porte d'ingresso della città, che possono essere aeroporti, porti, stazioni e principali collegamenti autostradali, con i principali magneti della città, in termini di servizi avanzati, sanitari, culturali, commerciali, ricettivi, ristorativi, ma anche piazze, giardini, parchi e lungomari, risolve buona parte dei problemi legati alla mobilità e offre una valida e conveniente alternativa all'uso del mezzo proprio. Se la frequenza e l'estensione diurna e notturna dipendono da fattori organizzativi e da risorse impiegabili nella mobilità pubblica, la certezza dei tempi di percorso e quindi anche il rispetto dei tempi di passaggio dalle stazioni di fermata, può essere assicurata esclusivamente da mezzi che utilizzano sede dedicata. Per città medio piccole non ha senso aspirare alla realizzazione di costose metropolitane, ma può aver senso mutuarne il concetto di rete, almeno in superficie. Città radiali come Parigi, Vienna, Londra, Milano, estendono sempre di più le loro reti in termini di linee e stazioni con l'obiettivo di creare triangolazioni di circa 300 metri di lato che servono ogni punto della città, appunto con una tripla scelta, rispetto alla più conveniente stazione da raggiungere (dal punto di vista della distanza e dei cambi di linea necessari per raggiungere la destinazione). Roma, anch'essa ad estensione radiale ma con ampi settori del centro città non serviti dalla rete metropolitana, compensa con mezzi pubblici di superficie su ferro, le poche linee di tram e su gomma, con autobus e navette, oltre che con una vastissima offerta di servizi taxi. Napoli con due linee metropolitane, di cui quella storica resa eccellente dalla realizzazione delle stazioni d'arte, tanto da essere meta di visita, e quattro funicolari, offre una rete di trasporto su ferro, completata dal sistema dei pullman e strutturata da un sistema di parcheggi centrali realizzati, come il parcheggio Morelli dal recupero degli spazi ipogei degradati del "tunnel borbonico".

Anche Genova, come Napoli ad anfiteatro sul mare, quindi con uno sviluppo ad arco rispetto alla linea di costa, ha realizzato la sua metropolitana leggera - sette km, otto stazioni che ben servono i principali magneti culturali e commerciali della città e che collega il centro con il quartiere di Certosa a nord-ovest -, un sistema di ascensori, di Castelletto, di Montegalletto e le funicolari Sant'Anna e Zecca-Righi e da poco è in funzione la ferrovia a cremagliera per Granarolo. Per pochi anni, dal febbraio 2008 al 2010, ha funzionato a Reggio Calabria il servizio ferroviario suburbano denominato Tamburello, svolto da Trenitalia sui binari della ferrovia Tirrenica Meridionale da Villa San Giovanni fino a Reggio Calabria Centrale e verso sud, fino a Melito Porto Salvo sul binario, unico, della ferrovia Jonica, con 14 fermate che era previsto divenissero venti delle quali 7 servivano la città di Reggio Calabria e nel complesso offrivano una metropolitana di superficie con l'utilizzo di infrastrutture esistenti. In assenza di reti metropolitane, sotterranee o di superficie, il modello Curitiba- Bogotá insegna che è possibile concepire e realizzare un sistema di collegamenti pubblici su gomma in rigorosa sede propria e nel rispetto della necessaria sicurezza dei passeggeri alle fermate. Per queste realtà che non hanno certo investito con continuità al miglioramento della mobilità urbana e a volte neppure a quella extraurbana, e che richiedono quindi originali strategie di sviluppo può essere utile rivolgersi al ventaglio delle sperimentazioni più avanzate e creative, quelle che hanno saputo integrare le varie forme di mobilità conseguendo straordinari risultati con risorse contenute e quelle che hanno saputo porre rimedio alle carenze strutturali e logistiche con slanci creativi in una provvidenziale discontinuità vissuta quale occasione per il conseguimento di nuovi obiettivi di qualità urbana. Si pensi al sistema Metrobus-Rapid Bus Transit ideato a Curitiba, in Brasile che ha agito da apripista e ha favorito in seguito il trasferimento tecnologico dell'esperienza in particolare in America Latina, ripreso dal Transmilenio di Bogotá, in Colombia, fino alle realizzazioni del Metrobus di Città del Messico che integra la già estesa rete metropolitana. Discontinuità creative che favoriscono stili di vita sostenibili, basti pensare che dopo Amsterdam e Copenaghen sono proprio Bogotá e Curitiba le città che più efficacemente usano la bicicletta come mezzo di trasporto. Questo perché non ha senso avanzare proposte di ridefinizione dello spazio urbano se queste non sono precedute da possibili misure finalizzate alla sostenibilità dei trasporti e da coerenti politiche di mobilità sostenibile. Fondamentali quindi le misure e gli incentivi a sostegno dell'uso del trasporto pubblico, a partire dalla protezione e messa in sicurezza su sede dedicata di tutte le linee, in modo da aumentare velocità e regolarità, accompagnate dall'incremento delle corse e prolungamento dell'orario di servizio di linee autobus e metropolitane nelle fasce notturne. Rimane il fatto che in altri paesi si continua ad investire anche in progetti ambiziosi, le principali città della Spagna lavorano con continuità allo sviluppo del trasporto metropolitano e conseguono, in controtendenza con il resto dell'Europa, aumenti sensibili del tasso percentuale della mobilità pedonale, dovuti anche agli interventi nel campo della qualità e caratterizzazione degli spazi urbani.



Vienna Saragozza Rotterdam
siviglia madrid utrecht



4. I PRESUPPOSTI PER IL SUCCESSO DELLA MOBILITÀ ECOLOGICA

Per apparire attraente dunque, il trasporto pubblico deve essere puntuale e offrire tempi di viaggi e di attesa alle fermate, competitivi rispetto all'uso del mezzo privato. Il primo passo è quindi dedicare corsie riservate ai mezzi pubblici lungo le direttrici dei principali flussi. Tutti i modi di trasporto contribuiscono al buon funzionamento complessivo, rendendo l'intermodalità e l'uso combinato dei mezzi di trasporto collettivo e quelli individuali il modello vincente per rendere la mobilità urbana sostenibile. Un efficiente sistema di trasporto collettivo è un prerequisito indispensabile, necessario ma non sufficiente, affinché la mobilità ecologica attecchisca, perché appunto si scelga di utilizzare la filiera "mezzi pubblici-spostamento pedonale" e gli eventuali spostamenti ciclabili. Il concetto di triangolazione metropolitana o di superficie, consente la possibilità di raggiungere da ogni nodo servito della rete connettiva - costituita anche da fermate di autobus ben attrezzate e posizionate strategicamente presso le principali piazze e poli di servizio collettivo, culturale, sanitario, ricettivo-ricreativo -, con un percorso di quindici minuti, che copra un tragitto di un chilometro in piano, poco meno con percorsi in pendenza, la meta di destinazione che può essere rappresentata da magneti urbani o quartieri residenziali. L'integrazione dell'offerta con linee tranviarie, sistemi ettometrici, autobus con corsie dedicate, navette urbane, aumenta la percentuale, per tendere come per la città di Amburgo alla totalità, di residenti che vivono a meno di trecento metri di distanza da una fermata di servizio pubblico. Sul perché continuare ad insistere nel proporre un tipo di modello di mobilità ecologica che ancora dopo anni di tentativi sembra stentare a fare breccia rispetto alle abitudini della situazione italiana che "ha uno degli indici di motorizzazione più alti al mondo, stimabile peraltro in continua crescita"⁵ malgrado la presenza di tante città d'arte con tessuti urbani non proprio a misura d'auto, basta riflettere sui benefici insiti nell'atto del camminare, in termini di benessere fisico ma anche di piacere complessivo per la consapevolezza di partecipare con la propria presenza nella scena cittadina alle mutevoli espressioni dei paesaggi urbani.

Città per Camminare e della Salute è un progetto recente nato per promuovere stili di vita salutari attraverso "l'incremento della cultura dell'attenzione alla propria salute e della sensibilità nei confronti di azioni di prevenzione semplici da attuare ma di grande efficacia"... "per il miglioramento della salute attraverso l'utilizzo del cammino quale attività motoria"⁶.

⁵ ISFOTER, 2012.

⁶ Progetto nato dall'esperienza di Maurizio Damilano, campione olimpico e mondiale di marcia, ideato per promuovere l'attività motoria e gli stili di vita salutari. Patrocinato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero della Salute e del Ministero delle Regioni, del Turismo e dello Sport.

Coinvolge per adesso 30 città e territori, che meritano “il passaporto della salute” perchè possiedono percorsi adatti ad una pratica motoria spendibile dal punto di vista della prevenzione salutistica. Molte Regioni, come la Calabria che ha proposto “L’Aspromonte, un balcone verde sul mare, hanno puntato su percorsi naturalistici, altre hanno investito su percorsi urbani, *urban fitwalking*, coinvolgendo i centri di Torino, Brescia, Trieste, Firenze, Matera, Lecce. Per le città oggetto di studio della ricerca sono stati proposti percorsi pedonali che presentano i luoghi più interessanti del patrimonio architettonico e urbano che possono essere utilizzati per la loro candidatura ad ottenere il passaporto della salute per tendere a “città a dimensione d’uomo dove la cultura del camminare, del muoversi a piedi, è un simbolo distintivo di civiltà e di progresso”. Perché questo modello proposto possa funzionare è necessario che si verifichino tre specifiche condizioni: che ci sia una sana separazione del traffico veicolare rispetto a quello pedonale e ciclabile o almeno che siano create idonee misure di coesistenza; che la città sappia rendere agevole, anche con l’ausilio di sistemi ettometri, la percorribilità dei tratti a pendenza proibitiva o comunque faticosa dei centri urbani dal profilo orografico complesso; che sia assicurata infine una complessiva qualità urbana in termini di comfort climatico dei percorsi (sistema di ombreggiature, coperture, portici), di presenza di sedute riparate intervallate alla giusta distanza e di buon decoro e stimolante varietà delle pavimentazioni e di ogni elemento urbano che contribuisce a caratterizzare la città. Le principali città europee offrono soluzioni mature e sperimentate di coesistenza veicoli-pedoni come quelle delle zone 30, dei *traffic calming* o dei *wonerf* (area condivisa in lingua olandese, è una strada dove pedoni e ciclisti hanno la precedenza e dove i mezzi motorizzati sono costretti a procedere a passo d’uomo, equivalenti alle *zone de rencontre* o di *living street*) per l’esistenza di moderatori, come dossi, attraversamenti rialzati, isole centrali rialzate con ampi marciapiedi e verde oppure, più recentemente in raccordo complanare. Misure di disincentivazione della circolazione privata e provvedimenti di limitazione del traffico (ZTL, parcheggi a pagamento nel centro città) che forse sono da preferire alla tassazione di ingresso o alla creazione di isole esclusivamente pedonali. Nella città compatta, nella città storica, le isole pedonali possono offrire nuove opportunità di rivitalizzazione e di protezione del patrimonio storico artistico, anche con positive ricadute delle attività turistiche ed economiche commerciali. Si avverte una inversione di tendenza rispetto a quando erano i commercianti a protestare in merito alla realizzazione di isole pedonali. Si pensi all’esperienza di pedonalizzazione della via San Lorenzo a Genova, che dal porto antico conduce al Palazzo Ducale, lastricata in pietra e ripristinata nelle facciate delle architetture prospicienti in occasione del G8 del 2001, che ha introdotto quello che è stato chiamato un “ciclo virtuoso delle pedonalizzazioni eccellenti” comportando, per il successo riscontrato, un cambio di mentalità nei commercianti che adesso, solo loro a chiedere alle istituzioni la pedonalizzazione di altre arterie, come la centrale via Venti Settembre. È chiaro che anche in tema di ripartizione degli spazi rispetto alle diverse modalità, ogni dettaglio può

concorrere al buon funzionamento della mobilità e della piena accessibilità, pavimentazioni diversificate per diversi elementi urbani anche al fine di indicare direzioni e guidare percorsi, possono contribuire a creare un disegno di suolo esplicito idoneo a delineare nettamente le sedi veicolare, pedonale, ciclabile e le loro intersezioni. Nell'obiettivo progettuale di aumentare l'area delle isocrone, un impedimento da risolvere riguarda i percorsi urbani in ripida pendenza. Il superamento agevole dei severi dislivelli della città può valere a decretare il successo della mobilità dolce rispetto all'intero tessuto connettivo e a volte unisce parti urbane morfologicamente estranee.

Funicolari, scale mobili, *tapis roulant*, ascensori urbani, *people mover* hanno raccordato percorsi pedonali a livelli differenti o con eccessive pendenze, rendendo possibile la diffusione di una mobilità ecologica in un più vasto raggio cittadino. Le storiche⁷ funicolari di Napoli, con le attuali 16 stazioni integrate con la rete della metropolitana, le funicolari di Genova, Todi, Orvieto, Catanzaro offrono una connessione comoda, rapida e democratica, così come il Mimetrò che collega la zona di Pian di Massiano con il centro storico di Perugia, il *people mover* di Venezia, che connette la stazione marittima del Tronchetto a Piazzale Roma e quello di Milano che raccorda l'Ospedale San Raffaele alla rete metropolitana. C'è da chiedersi quale destino avrebbe avuto Genova senza i suoi undici ascensori costruiti in un secolo, il primo negli anni dieci del "secolo breve" il penultimo negli anni settanta, e l'ultimo tra via Centurione e via Bari, inaugurato alla fine del 2010, oltre all'ascensore inclinato di Quezzi tuttora in corso di realizzazione. Anche le funicolari a Genova hanno consentito un miglior utilizzo del prezioso spazio urbano da sempre "conteso al mare e ai monti". Esistono quindi gli ascensori "di servizio" come quelli di Napoli, Acton, Chiaia e Sanità, o come quelli di Siena, di Spoleto, di Gubbio o di Narni che raccordano i centri storici a porte della città a quote più basse ed esistono anche ascensori "opere d'arte" come l'ascensore di cristallo realizzato a Colle Val d'Elsa con la consulenza di Jean Nouvel, che collega il Baluardo alla parte bassa della città, superando un dislivello di 40 metri in un tunnel verticale che utilizza pareti vetrate che evocano l'industria del cristallo, simbolo della città. L'ascensore, funzionante in tutto l'arco delle 24 ore, vera rarità perché la maggior parte dei sistemi ettometrici vengono disattivati già nella tarda serata, è solo uno degli interventi del programma complessivo di Colle Val d'Elsa, cittadina di ventimila abitanti, che sta conseguendo una riorganizzazione complessiva dello spazio urbano. Le scale mobili di Perugia realizzate a partire dagli anni '80 all'interno della Rocca Paolina, consentono di accedere agevolmente alla parte alta del centro storico. Il centro storico di Potenza è collegato con i quartieri a valle da un sistema di 1,3 km di scale mobili, realizzato a partire dal 1994 e che oggi detiene il "primato europeo" e sembra essere di "poco inferiore a quelle di Tokio, prima al mondo con 1,5 km". Estensioni che vanno ben oltre le consuetudini se si pensa che il

⁷ La funicolare Vesuviana è di poco successiva a quella di Budapest, il *Siklò* del 1870, che collega il ponte delle Catene con il Castello di Buda, consentendo di superare un dislivello di 50 metri in due minuti.

trasporto pubblico a guida automatica si definisce ettometrico “dall’ettometro”, decima parte del chilometro, perché si presta, anche per gli elevati costi di realizzazione e manutenzione, ad essere impiegato su percorsi brevi. In questo senso anche Reggio Calabria ha voluto dotarsi di un sistema ettometrico di ultima generazione, il cosiddetto *tapis roulant*, vetrato, ben illuminato, con gradevole filodiffusione, a più tratti e che si conclude con due ascensori urbani, con un’estensione di “soli” 4 ettometri. La promozione della mobilità dolce richiede una progettualità sensibile ad interpretare le quote e i livelli della città in piani, rampe e raccordi idonei a creare la continuità complanare che rende agevoli i percorsi. La qualità urbana diffusa, con alberature, siepi, aiuole ben curate, sistemi di ombreggiamento, di sedute, la buona illuminazione, i passaggi coperti o porticati, le gallerie urbane, le piazze, gli slarghi, i salotti urbani all’aperto, rendono accogliente la città e favoriscono la vita all’aperto, l’incontro, lo scambio e la convivialità. L’arte *en plein air* aggiunge valore e stupore alla promenade, rendendo spazi urbani dai margini incerti, come gli argini fluviali di Rotterdam, una città a forte carattere portuale, una galleria espositiva a cielo aperto.

La ricerca della messa a punto di modelli innovativi di mobilità urbana richiede necessariamente un approccio multiscalare e multidisciplinare tale da consentire l’elaborazione di linee progettuali di ampio spettro, attente alle reti ecologiche urbane, ai principi di sicurezza urbana, al design urbano di dettaglio (arredo e corredo urbano: pensiline, sedute, spazi di attesa accoglienti) che disegna il carattere della città mediante materiali urbani di alto valore in grado di offrire confort, benessere e attrattività, ai tempi e ai paesaggi della mobilità.

Si può infine concludere con la considerazione che una mobilità efficiente e integrata può essere il principale punto di forza delle politiche di riqualificazione urbana e che la messa in valore di interi segmenti urbani si può ottenere attraverso azioni pubbliche di incremento della mobilità tese a conseguire una migliore accessibilità, al rafforzamento delle centralità e delle polarità urbane, alla riqualificazione dello spazio pubblico aperto, all’uso degli spazi interstiziali, tutti elementi di una sperimentazione in grado di contribuire alla vitalità di una città disposta a misurarsi con serietà rispetto agli obiettivi di qualità e sostenibilità dello sviluppo.

ABSTRACT

Urban cultural landscapes of the eco-mobility

Streets, squares and plazas, are the urban connections that form part of the urban mobility system, but at the same time they are primary spaces of the urban landscape.

During time however we forgot that the space for mobility is not only a network of transportation and traffic flows, but it is also the main component of the public space of the city.

Nowadays too many are the Mediterranean cities that have unsatisfactory structural setting and governance of public services in terms of mobility, naturalness, urban security. How do we deal with a overall redesign of these cities within an acceptable timeframe and with limited resources inevitably compared to the width and the correlation of the problems?

In line with those guidelines take their place the preconditions and pathways tuned for the just concluded development of the research CityMob, 2011-2013: The enhancement of the urban heritage through innovative models of sustainable mobility. The cities that present a suffered public mobility can now become experimental laboratories for the development of innovative models of sustainable urban mobility directed to the planning of interventions of quick realization at low costs, appropriate to encourage the use of public transportation rather than the private one.

The structural interventions and the organizational innovations may belong to a short-term point of view, to overcome the current difficulties, but also in the medium and long term perspective that binds well to the future of a new idea of city.

A useful reference are the creative experimentations that have been able to put remedy to the inefficiencies with inventive impulses such to determine a discontinuity of the urban courses, an opportunity to reach new quality objectives. The experiences and the best practices observed in many towns around the world allow now to be able to define a large, diversified and variously modular, range of planning solutions able to offer to each type of urban reality the most fitting integrated system of public transportation.

It is proposed the submission of the research results that has led to define different future uses of the connections areas and of the spaces of relationship, through a lightweight and sustainable project in the logic of the optimization of the already existing networks for the creation of a public mobility conceived the enhance the value of cultural, historical and natural heritage, and so guarantor of the full accessibility to the major urban magnets.