

## 2° CONGRESSO NAZIONALE FIAB Roma, 4-5-6 aprile 2014

### LE SCELTE URBANISTICHE PER LA CITTA' DELLE PERSONE

Sono passati due anni dal 1° congresso FIAB ad Arezzo e molti sono i cambiamenti in atto, anche se talvolta facciamo fatica a vederli sempre presi da ciò che non va.

Il 2012 è stato un anno di svolta per la mobilità ciclistica: il movimento *salvaiciclisti* ha avuto il merito di aver sollevato la “cenere” che teneva soffocato il fuoco che ardeva dentro tanti dei cittadini e cittadine italiani che da anni tentano di conquistare uno spazio nelle proprie città, il diritto a muoversi in modo sostenibile, sano, pratico ed intelligente nel loro vivere quotidiano.

Da allora tanti piccoli passi sono stati fatti: un crescente numero di persone sceglie ogni giorno di cambiare stile di vita, molti nuovi amministratori pubblici si impegnano in politiche per la mobilità sostenibile e ciclistica con esiti più o meno felici e in modo molto disomogeneo sul territorio nazionale.

La politica sta tentando, anche se ancora timidamente, di dare una svolta alle politiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica in Italia: il nutrito gruppo interparlamentare che fattivamente sta lavorando a provvedimenti vari per la mobilità ciclistica – dall’infortunio in itinere alla Legge quadro – è un esempio concreto di questa nuova attenzione.

E allora tutto bene? Certo che no, ma questo significa che il cambiamento è in atto e sta a noi tutti dare la spinta necessaria ad accelerare questo processo.

Nel rileggere i documenti del nostro 1° congresso del 2012 ci si rende conto di quanto ancora siano attuali i temi da noi posti all’attenzione di tutti.

In particolare, però, il documento n. 10 su **“Le scelte urbanistiche”** pone delle questioni che sono alla base del cambiamento della mobilità delle persone: **sul ridisegno urbanistico dei contesti urbani si gioca infatti una partita importante per la vivibilità delle città, il rilancio dell’economia locale, la salute ed il benessere dei cittadini.**

Lo sviluppo urbanistico delle nostre città dagli anni sessanta in poi ha privilegiato l’utilizzo dell’auto privata come mezzo di trasporto quotidiano e questo ha condizionato – e condiziona - pesantemente il nostro stile di vita basato su un utilizzo eccessivo e talvolta obbligato dell’auto privata.

Troppo spesso ancora oggi nelle scelte urbanistiche di un’amministrazione pubblica si tiene in scarsa considerazione il tema del **consumo di suolo** e si pone al centro dello sviluppo di un contesto urbano la supposta necessità prioritaria di spostarsi in auto. Su questo presupposto si realizzano tutte quelle infrastrutture viarie che ben conosciamo che, oltre a consumare territorio, portano con sé nuovo traffico e aumento dell’inquinamento - acustico, visivo, dell’aria - e che pongono nuove problematiche affrontate

cercando soluzioni sempre più impattanti per dare ancora spazio al mezzo privato in un loop infernale di moltiplicazione del traffico.

**Il cambiare stile di vita e modello di mobilità passa necessariamente dal ridisegno delle nostre città sulla base di alcuni diritti che sono legati alla persona e non al mezzo di trasporto che utilizza o che si può permettere.**

Rivedere le scelte urbanistiche pensando alle persone significa dare a chiunque – a prescindere dall'età, dalle possibilità economiche o dalle capacità fisiche - le stesse opportunità di vivere la città in sicurezza ed autonomia; significa poter fruire di spazi pubblici per una vita sociale e offrire opportunità di crescita e sviluppo; significa prestare attenzione alla salute e al benessere del cittadino.

Mettere al centro le esigenze della persona slegate dal mezzo di trasporto è una vera piccola rivoluzione copernicana e non sarà facile acquisire consenso, perché molta dell'economia è ancora legata al mezzo privato e c'è ancora una maggioranza di persone che vede nell'auto privata un senso di libertà e comodità di movimento a cui fa fatica a rinunciare anche per una pigrizia mentale oltre che fisica.

Ridisegnare le città a partire dalle necessità del trasporto collettivo, degli spostamenti a piedi o in bicicletta, senza dimenticare i cittadini con diverse capacità fisiche di mobilità, e da ultimo anche dell'auto privata: con questa nuova gerarchia nella visione della città chi utilizzerà l'auto privata saprà di non godere di una sorta di privilegio su un altro cittadino e dovrà adeguare di conseguenza anche il suo comportamento nell'uso del mezzo.

In questa prospettiva la città dovrà sviluppare interventi diversificati che, da una parte, offrono nuovi ed efficienti modelli di mobilità collettiva oltre a strade e percorsi per pedoni e ciclisti e, dall'altra, portano a disincentivare l'utilizzo dell'auto privata.

La realizzazione di aree a traffico limitato, zone pedonali, limitazioni della velocità, aree residenziali sono solo alcuni degli esempi per disincentivare l'uso dell'auto privata.

Ma **il vero disincentivo è quello di non riuscire a parcheggiare la propria auto**: vanno in questa direzione i diversi esperimenti urbanistici di alcune realtà europee, che stanno riscuotendo grande successo tra i cittadini, dove vengono realizzati **quartieri car-free** e chi sceglie di vivere in queste zone lo fa cosciente di non poter acquistare un'auto o di doverla parcheggiare all'esterno del quartiere.

**Togliere spazio pubblico alla sosta delle auto** sulle strade cittadine, con le dovute eccezioni per alcune situazioni di necessità, significa **restituire alle persone la fruizione di questi spazi per passeggiare, giocare o percorrerli in bicicletta.**

Togliere la sosta delle auto dalle strade ridà visibilità alle emergenze architettoniche dei nostri centri storici, rilancia il commercio di prossimità, allarga le possibilità di incontro sociale, aumenta la sicurezza generale della città.

Tutto questo è possibile solo se la politica e gli amministratori pubblici sapranno dare prospettive e visione di ampio respiro, senza limitarsi nel loro operato alla ricerca del consenso elettorale a breve termine; se

sapranno avere il coraggio delle idee senza condizionamenti ideologici, ma fondando il proprio lavoro su dati oggettivi e risultati misurabili nel tempo.

Il cambiamento culturale dei cittadini ha bisogno di educazione, formazione, esempi e comportamenti coerenti: la politica deve fare la sua parte mentre associazioni come la nostra sono chiamate a dare il proprio contributo per aiutare i cittadini a meglio comprendere ed accettare questo necessario percorso di cambiamento.

Noi, in rete con le altre associazioni, e la politica possiamo dare un volto nuovo alle nostre città e una vita migliore per noi e le generazioni future.

Giulietta Pagliaccio

6 aprile 2014