

ARTURO LANZANI, ANTONIO LONGO  
CRISTINA RENZONI E FEDERICO ZANFI

## 20. STRADE, PARCHEGGI E SPAZI DI RISULTA: RIDISEGNO DEL SUOLO E BENESSERE AMBIENTALE NELLE AREE URBANE FRAGILI

### 1. *La rilevanza degli spazi aperti urbani: equità sociale, benessere e transizione ecologica*

L'attenzione alla qualità dell'abitare nella pratica urbanistica è storicamente associata alla relazione complessa tra spazio residenziale, spazi aperti di prossimità e servizi collettivi. Ci soffermiamo su questi ultimi due aspetti. Il primo riguarda il disegno del suolo non costruito, sia esso lo spazio «interno» privato o semi-privato di diretta pertinenza degli edifici residenziali, sia quello più propriamente «esterno» delle strade di distribuzione nella loro articolata sezione, delle passeggiate verdi, dei parchi o dei giardini che si distribuiscono in un determinato settore urbano. Il secondo riguarda la presenza e l'accessibilità di alcune attrezzature e servizi: la scuola innanzitutto, che in gran parte della progettazione urbanistica è stata un fondamentale principio organizzativo e compositivo, le attrezzature socio-sanitarie, culturali e sportive.

La diffusa cattiva qualità dell'abitare che oggi contraddistingue molte città e urbanizzazioni nel nostro paese è spesso strettamente legata a ciò che sta fuori dallo spazio domestico: da un lato spazi aperti di prossimità non di rado ridotti a soli spazi di sosta per le auto, senza un disegno complessivo e di qualità, privi di cura e di interventi di manutenzione ordinaria; dall'altro la carenza di alcuni servizi collettivi e, quando presenti, il loro carattere introverso e chiuso rispetto l'intorno, o il loro essere del tutto slegati dagli spazi aperti e dalle forme di mobilità non automobilistica che in essi si possono attivare. Si tratta di condizioni che caratterizzano una pluralità di contesti nel nostro paese, ma che si acutizzano

in quei settori urbani dove si concentrano quote significative di popolazione con più forte disagio socio-economico (per redditi, patrimoni, titoli di studio, dispersione scolastica, disoccupazione, ecc.) e dove converge una pluralità di condizioni di disagio spaziale: situazioni abitative particolarmente svantaggiate (per affollamento, prestazioni tecniche degli edifici, livelli manutentivi, incidenza della spesa di affitto o di gestione sul reddito degli abitanti) a cui si associa una bassa qualità dello spazio aperto collettivo e una carenza di servizi e attrezzature di base. In questo senso, con riferimento a questo triplice insieme di criticità, è possibile parlare di una più generale disuguaglianza spaziale e dell'abitare che va oltre la pur grave questione dell'accesso alla casa.

Il confinamento vissuto a seguito dell'epidemia di Covid-19 ha ben evidenziato quanto possa pesare negativamente sulla vita quotidiana degli abitanti non solo la lunga permanenza in una casa affollata, male organizzata al proprio interno, senza balconi, ma anche – e in misura non irrilevante – la presenza di «un intorno esterno» estremamente povero dal punto di vista spaziale e relazionale: strade ad esclusivo uso delle automobili, anziché dotate di ampie zone pedonali alberate e capaci di ospitare anche momenti di vita all'aperto delle persone; la mancanza di un sistema connesso di giardini di prossimità e di spazi attrezzati per lo svago, e di quel tessuto di fondamentali attrezzature e infrastrutture della vita quotidiana tra cui i luoghi del commercio di prossimità o alcuni presidi sociali, culturali e sanitari di base.

Operare sulla qualificazione di questi spazi ha dunque una duplice finalità. Da un lato, come si è detto, può contribuire a ridurre le disuguaglianze socio-spaziali garantendo una certa qualità diffusa dello spazio collettivo esterno, a prescindere dalla qualità dell'alloggio in cui si abita. Dall'altro, proprio questi spazi possono essere oggetto di politiche e interventi di riconversione ecologica degli insediamenti, evitando che le azioni di qualificazione «verde» dello spazio urbano si realizzino esclusivamente in presenza di soggetti immobiliari e proprietari con forte capacità di spesa, generando dinamiche di *eco-gentrification*. Una riconversione

ecologica può, ad esempio, essere generata aumentando le possibilità di movimento pendolare ciclabile e attraverso la promozione e il sostegno di forme di mobilità dolce a livello locale; attraverso interventi vegetali che contrastino il fenomeno dell'isola di calore in tessuti edilizi particolarmente compatti e che limitino – congiuntamente con interventi tesi a migliorare il raffrescamento passivo degli edifici – i consumi energetici legati ai condizionatori; attraverso l'incremento del grado di permeabilità delle superfici al suolo, con attenzione agli aspetti idraulici e alla gestione delle acque, evitando tra l'altro che forti piogge concentrate mettano in crisi le reti fognarie e provochino allagamenti in ampi settori degli insediamenti.

## 2. *100 progetti-pilota per qualificare lo spazio aperto in contesti fragili*

A valle di queste considerazioni, per perseguire i due obiettivi congiunti di una maggiore equità sociale e di riconversione ecologica, proponiamo di attivare 100 progetti-pilota per la trasformazione dello spazio aperto di quartieri e di porzioni di urbanizzazione con indicatori elevati di disagio socio-economico e con scarsa qualità dello spazio urbano. Tali obiettivi dovrebbero essere perseguiti in tre direzioni che riguardano rispettivamente: *a)* lo spazio della strada, *b)* la connessione e il ruolo dello spazio dei servizi collettivi, *c)* le superfici a parcheggio e gli spazi aperti vegetali.

Innanzitutto, è necessario operare verso una de-specializzazione delle strade locali e di quartiere, oggi per consuetudini tecniche e per prassi normative troppo spesso concepite come uno spazio funzionale alla sola automobile in movimento o in sosta. Tali strade vanno ripensate profondamente con la perimetrazione di ampie zone a 20-30 km/ora, e di zone a precedenza ciclabile e pedonale, progressivamente modificate attraverso una maggiore articolazione delle sezioni stradali, e con l'inserimento di alberature. Dare spazio a chi si muove a piedi, in bicicletta, in monopattino, significa promuovere e favorire una mobilità ecologicamente soste-

nibile che può progressivamente sostituire gli spostamenti in auto per brevi distanze, attraverso spazi stradali meno insicuri e faticosi. Vuol dire, inoltre, sostenere e tutelare i soggetti deboli: popolazione infantile e anziana che potrebbe in tal modo guadagnare rispettivamente una precoce e una prolungata autonomia di movimento nello spazio urbano; ma significa anche proporre delle valide alternative di mobilità sostenibile a quelle fasce di popolazione che per le più svariate ragioni non hanno accesso all'automobile; o, ancora, a quanti operano nel settore (sempre più vasto e deregolamentato) delle consegne a domicilio.

In secondo luogo, è necessario potenziare e migliorare la connessione tra i luoghi dei servizi (scolastici, socio-sanitari, culturali, ma anche di commercio di prossimità) e i tessuti urbanizzati e gli spazi aperti entro cui sono inseriti, almeno in due modi. Da un lato favorendone l'accesso con forme di mobilità non automobilistica, facendoli diventare i nodi di quelle reti ciclabili e pedonali protette che si estendono anche all'esterno delle zone a 30 km/ora o delle strade a precedenza pedonale. Dall'altro, uscendo dalle configurazioni chiuse e recintate delle cittadelle di servizi (o del commercio) e aprendo le attività che si svolgono all'interno degli edifici non soltanto agli eventuali spazi aperti di pertinenza, ma per così dire a «pertinenze esterne» (piazze, parcheggi, giardini in prossimità). Con la scuola (nido, infanzia, scuole primarie in particolare), il servizio sanitario (infermeria di comunità, case della salute, ospedali di comunità, punti unici di accesso sociali e sanitari, hospice) il teatro, il cinema, l'auditorium, ma anche il commercio che «occupano» la piazza o il parcheggio adiacente e li ripensano in forma multifunzionale.

In terzo luogo, è necessario mettere in campo politiche di valorizzazione ecologica e sociale di superfici asfaltate e di quegli spazi aperti residui come gli spazi a parcheggio, gli sterrati presenti in molte periferie, o dei lotti non edificati (poiché non edificabili, o poiché non ancora edificati e sempre più difficilmente edificabili nei non pochi contesti in decrescita demografica). Si può procedere in questo senso attraverso programmi di piantumazione finalizzati a modificare il microclima locale e aumentare il comfort e la

fruibilità di questi spazi, con interventi di deimpermeabilizzazione che li rendano drenanti e/o capaci di raccogliere le acque durante eventi meteorici estremi (sul modello delle piazze e dei giardini allagabili), e con la promozione di iniziative che favoriscano forme di appropriazione e cura collettiva degli spazi (quali ad esempio la realizzazione di orti e giardini condivisi).

### *3. I territori di riferimento e le aree di intervento*

I territori candidabili dovrebbero essere comuni e unioni di comuni con più di 50.000 abitanti ricadenti all'interno di città metropolitane, o costitutivi di conurbazioni urbane non metropolitane, o ancora coincidenti con città medie. Dentro a questi comuni, i quartieri o i settori urbani interessati dai progetti dovrebbero comprendere uno o più complessi di servizi pubblici (scolastici, sportivi, culturali, socio-sanitari), eletti a «fuochi» del progetto. Priorità potrebbe venire concessa a quelle parti di città costruite nei primi decenni del secondo dopoguerra con scarsa dotazione di attrezzature, ai quartieri che presentano indicatori di disagio sociale più elevato, e ai tessuti edilizi con più alto livello di impermeabilizzazione del suolo, più contenuta copertura vegetazionale e peggior qualità dello spazio aperto.

L'ambito d'intervento dovrà essere principalmente lo spazio esterno ai lotti edificati, comprendente lo spazio stradale nelle sue più ampie definizioni (ivi incluse le eventuali fasce di rispetto), le piazze, gli slarghi, i parcheggi, i giardini pubblici, i lotti pubblici ineditificati, ma anche tutte quelle superfici private di cui è prevista l'acquisizione al patrimonio pubblico, e in misura parziale anche quei lotti privati con destinazioni temporanee di tipo sociale o ecologico.

Potrebbe costituire fattore premiante il coordinamento con interventi di rinnovo e manutenzione straordinaria delle attrezzature di servizio scolastico, socio-sanitario e sportivo presenti, e l'eventuale inserimento in aree dismesse di nuove attrezzature. In questo senso è auspicabile un forte coordinamento con due altre proposte contenute nel presente

volume: una più generale sulla definizione di contratti e documenti strategici per la riorganizzazione sovracomunale delle attrezzature e delle infrastrutture dell'economia fondamentale (si veda la proposta 18) e una sulla redazione di contratti di scuola (si veda la proposta 16).

Questi interventi potrebbero mettere in coerenza tra di loro la molteplicità di strumenti settoriali che riguarda gli spazi aperti pubblici, gli spazi della mobilità e dei servizi collettivi, come ad esempio i Piani urbani del traffico (in particolare con le loro previsioni di percorsi ciclabili e di zone a 20 o 30 km/ora), i Piani della mobilità sostenibile, i Piani del verde (con indicazioni di rinverdimento di spazi pubblici), i Piani dei servizi (con conferma o modifica di sedi) e i Piani di zona.

#### 4. *Una visione al futuro*

In generale i progetti richiedono la costruzione di una visione d'insieme e al futuro dello spazio aperto collettivo presente nel settore urbano oggetto di intervento, sia esso riconducibile agli spazi delle strade, ai giardini e ai parchi locali, sia agli spazi interni ai recinti delle attrezzature pubbliche o di aree che possono essere acquisite. La visione d'insieme dell'area sarà dunque finalizzata a massimizzare il ruolo degli spazi aperti di prossimità dove poter sviluppare forme di socialità ordinarie, migliorare l'accessibilità non automobilistica ai servizi territoriali e commerciali, promuovere condizioni di comfort ambientale e mitigazione climatica adatte alla sosta e al gioco all'aperto. I caratteri ricorrenti saranno legati alla rigenerazione di suoli impermeabilizzati o usurati attraverso interventi di *greening* e impianti vegetazionali a forte valenza ecologica, che potranno ospitare percorsi di educazione ambientale e di educazione alla salute permanente svolti dalle scuole, dalle strutture socio-sanitarie e dalle associazioni sportive presenti nei territori.

Sullo sfondo, è necessaria una visione attenta alla presenza di elementi di più forte naturalità (come percorsi d'acqua, margini rurali, boschi), nonché alle caratteristiche

di tutti gli spazi aperti presenti nel tessuto del quartiere oggetto d'intervento: elementi che potranno integrarsi e collaborare – rispettivamente in modo diretto e indiretto – al progetto pilota.

#### 4.1. *Le azioni*

Entro questa prospettiva, le azioni ammesse a finanziamento dovrebbero ricadere lungo tre principali assi, utili anche a stimolare la collaborazione e l'aggiornamento delle competenze presenti negli assessorati e nei servizi delle strutture tecniche municipali.

In primo luogo saranno richieste azioni di ridefinizione delle sezioni stradali e degli spazi pubblici tese alla promozione di forme di mobilità più sostenibili e di una maggiore qualità urbana diffusa: dalla definizione di percorsi di accesso pedonali e ciclabili ai servizi e di strade scolastiche, alla creazione di strade a precedenza pedonale e ciclabile sul modello dei *woonerf* olandesi nelle zone a 20 e 30 km/h, alla riorganizzazione della sosta passiva delle auto e delle ingombranti strutture di raccolta differenziata dei rifiuti presenti nello spazio pubblico.

In secondo luogo si tratterà di azioni relative al progetto della componente vegetazionale dello spazio aperto, in particolare la creazione di ampi marciapiedi alberati, il rinverdimento di porzioni di parcheggi e piazzali asfaltati al fine di migliorarne il comportamento idraulico e termico, nonché l'utilizzazione – anche in forma temporanea – di parti di questi spazi per la realizzazione di orti, aree boscate, di giardini semipubblici anche nei lotti non edificati residui di proprietà pubblica o privata (in questo caso in forme convenzionate).

In terzo e ultimo luogo si tratterà di definire più ampi spazi esterni di pertinenza per i servizi pubblici localizzati nelle aree di intervento (la ricognizione degli spazi ove è possibile svolgere funzioni scolastiche, culturali, ricreative e sportive all'esterno è un tema centrale anche in relazione ai temi della salute pubblica che sono emersi con forza

con l'emergenza sanitaria da Covid-19), e la verifica delle previsioni di localizzazione degli eventuali nuovi servizi in rapporto al disegno più generale dello spazio aperto dei quartieri e delle porzioni di urbanizzato in questione.

#### 4.2. *La governance e le forme di finanziamento*

La procedura di attuazione della proposta potrebbe prevedere tre tappe: in primo luogo l'individuazione degli ambiti eleggibili, attraverso l'incrocio di indicatori misurabili relativi alla bassa qualità dello spazio pubblico, a più elevati valori di discomfort termico urbano e alla concentrazione di forme di disagio; in secondo luogo l'elaborazione delle candidature locali e la loro selezione; infine la progettazione congiunta tra strutture tecniche di supporto centrali e nuclei di progettazione locale. Tale processo potrebbe essere avviato da una struttura tecnica interministeriale che, coadiuvata da strutture universitarie, potrebbe definire sia i criteri necessari per individuare le aree di intervento, sia delle prime linee guida per orientare gli stessi interventi.

Il soggetto che avanza la candidatura sarebbe chiamato da subito a sviluppare forme di partenariato con i soggetti che dirigono i servizi scolastici e sanitari presenti nell'area di intervento proposta, ed eventualmente con gli operatori privati attivi nel campo dei servizi culturali, commerciali e alla persona, nonché con i soggetti gestori delle reti idrauliche, reti verdi e reti stradali interessati dagli ambiti di intervento.

Il comune, una volta selezionato, dovrebbe elaborare il progetto oltre che con proprie strutture tecniche e con quelle dei soggetti coinvolti nel partenariato, con il supporto di un nucleo tecnico centrale (statale o regionale) e di strutture universitarie, che oltre a sviluppare linee guida generali fornirebbero competenze di supporto in particolare favorendo l'aggiornamento delle prassi progettuali delle strutture tecniche e la socializzazione di buone pratiche di successo, con benefici strutturali nel più lungo periodo sulle successive operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Per quanto concerne le forme di finanziamento, infine, è possibile prevedere – oltre a finanziamenti aggiuntivi derivanti dalle politiche di coesione territoriali e del Ministero delle Infrastrutture – almeno tre principali modalità utili a recuperare risorse entro i meccanismi ordinari di manutenzione e gestione urbana. Quote fisse (non inferiori al 30%) dell'investimento comunale e provinciale nello spazio stradale; quote dei proventi della sosta a pagamento nelle zone centrali delle aree urbane attorno a cui gravitano i progetti; quote percentuali degli investimenti attuati da società partecipate operanti nel settore dell'energia delle acque e dei rifiuti che potrebbero utilmente essere reindirizzate verso i progetti pilota.

### *Riferimenti bibliografici*

AA.VV.

2010 *Low Impact Development. A Design Manual for Urban Areas*, University of Arkansas Community Design Center.

2018 *Linee guida sull'adozione di tecniche di drenaggio urbano sostenibile per una città più resiliente ai cambiamenti climatici*, Comune di Bologna, [http://www.blueap.eu/site/wp-content/uploads/2018/07/Linee-Guida-SUDS-Bologna\\_EIB\\_rev1.pdf](http://www.blueap.eu/site/wp-content/uploads/2018/07/Linee-Guida-SUDS-Bologna_EIB_rev1.pdf).

Andretta, A. e Toffano, N.

2020 *Parco Nord Milano, l'anima verde della metropoli. Storia di una sfida vinta*, Milano, Biblion.

Butler, D., Digman, C., Makropoulos, C. e Davies, J.W.

2018 *Urban Drainage*, Boca Raton, Taylor & Francis.

City of Boston

2013 *Boston Complete Streets. Design Guidelines*, [https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2019/12/BCS\\_Guidelines.pdf](https://www.boston.gov/sites/default/files/file/2019/12/BCS_Guidelines.pdf).

Ferrini, F., Konijnendijk van den Bosch, C.C. e Fini, A. (a cura di)

2017 *Routledge Handbook of Urban Forestry*, London-New York, Routledge.

