



TRASCRIZIONE SOTTOTITOLAZIONE

Modulo 2 - L'approccio integrato e multi scalare fra le diverse politiche attuative. 18 giugno 2020

Possiamo iniziare. Vi auguro buon pomeriggio e passo la parola a Alessia Planeta.

<< Buongiorno e benvenuti a tutti e a tutte a questo che è l'ultimo incontro del pacchetto MOLTEPLICITÀ per i tecnici della pubblica amministrazione. Prima di introdurre i relatori, ricordo per l'ultima volta alcune note tecniche.

Comincio per coloro che erano presenti allo scorso incontro, quello del 16 giugno, l'intervento di Cinzia Araldi non si è potuto effettuare per gravi motivi familiari. Vi informiamo, però, che verrà registrato e caricato sul sito e successivamente sul canale YouTube quindi anche quello sarà disponibile. Gli interventi formativi saranno disponibili al completo. Vi ricordo che tutti i webinar sono sottotitolati. Verrà copiato anche l'indirizzo nella chat. Intanto mostro l'indirizzo a cui è possibile accedere.

Questo è l'indirizzo per i sottotitoli.

Come è già stato detto, per piacere, vi chiediamo di tenere il microfono muto per evitare rumori ambiente. Vi chiediamo altresì di entrare con nome e cognome. Non servono altri dati. Se non lo avete fatto, dovete riuscire e rientrare sulla piattaforma perché non sono consentiti partecipanti anonimi soprattutto ai fini dell'accreditamento. È stato detto più volte che alla fine degli interventi sarà presentato un questionario che in parte è questionario di gradimento e in parte un questionario di verifica della presenza attraverso le risposte alle domande sui contenuti del webinar. Vi chiediamo di non uscire fino a che non avrete compilato il questionario perché altrimenti non sarà più disponibile. Resterà visibile per un periodo di tempo abbastanza lungo



quindi comunque utile alla sua compilazione. Chi non dovesse visualizzarlo, scriva al CERPA all'indirizzo CERPA@cerpa.org

adesso possiamo iniziare il nostro intervento ricordandovi che il seminario è organizzato da CERPA Italia ONLUS e sostenuto fortemente dalla regione Emilia-Romagna. Io CERPA Italia ONLUS è un'associazione nazionale composta da soci e socie che, con diverse competenze, promuovono tutte la cultura del progetto e dell'approccio inclusivi. svolge attività di ricerca e tra le molte attività nel 1997 ha progettato il centro regionale di informazione sul benessere ambientale, il CRIBA Emilia-Romagna, che la regione ha fatto proprio nel 2000 e quindi ha iniziato le sue attività nel 2000 a Reggio Emilia grazie al sostegno del Comune e della città.

Il CRIBA è un servizio di secondo livello che nasce per affiancare i progettisti pubblici e privati fornendo informazione, formazione e affiancamento su progetti complessi. Inoltre, il CERPA coordina assieme al centro regionale ausili e naturalmente al CRIBA, la rete regionale per i centri dell'adattamento domestico distribuiti sull'intero territorio regionale. Adesso entriamo nel vivo della nostra formazione. Il primo relatore è Matteo Dondè, architetto, urbanista, esperto in pianificazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici. Ha lavorato e lavora per diversi comuni dove si è occupato proprio della progettazione e realizzazione di piani della mobilità ciclistica e pedonale, piani generali e particolareggiati del traffico urbano, analisi urbanistica, progettazione di percorsi pedonali, e progettazione e riqualificazione di spazi pubblici, Gestendo esigenze, dimensioni territoriali e conformazioni urbane di diverso genere e tipo. Docente esperto, ha tenuto numerosi interventi formativi e workshop ed è anche autore co-autore di diverse pubblicazioni sulla cosiddetta mobilità attiva. Il titolo del suo intervento è: la mobilità pedonale, ciclabile, carraia, trasporto pubblico. Lascio la parola a Matteo Dondè.

<< Buongiorno a tutti e a tutte e grazie per la presentazione. Cerco di condividere il mio schermo. Mi confermate che si vede e si sente? perfetto. Ho un po' cambiato il titolo anche se in fondo il senso è lo stesso ma a me piace proprio parlare di "dare strada alle persone". Occupandomi proprio di mobilità attiva, termine francese che sostituisce un po' mobilità dolce e sostenibile, mi

piace molto di più perché fa capire l'attività nel muoversi di chi si muove a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico rispetto a chi utilizza l'automobile anche in maniera eccessiva come farò vedere.

Perché dare strada alle persone? Perché l'80% dello spazio aperto, dello spazio pubblico delle nostre città è rappresentato proprio dalle strade. Dobbiamo capire che nelle nostre città l'80% dello spazio pubblico sono proprio le strade. Per questo mi piace la frase di questo che è uno dei massimi esperti al mondo: le strade per le persone includono anche le automobili. Le strade per le automobili non includono tutte le persone. Iniziamo a creare città per tutti e non per una delle categorie del traffico. È sostanzialmente il concetto di living Street ovvero un concetto anglosassone nato negli anni 60 per cui non è possibile pensare alla strada solo e semplicemente come asse di scorrimento del traffico veicolare ma la strada è il luogo per eccellenza di vita di una città, il luogo di incontro e di socializzazione, di vita, di confronto per questo è importante recuperare la vera funzione delle strade. Sappiamo bene che le nostre città non sono nate con l'automobile, tantomeno le strade. È per questo che al link che vedete qui sotto, per chi è interessato, si trovano decine di migliaia di immagini di questo tipo. L'immagine che vedete sopra è il prima, quella che vedete sotto il dopo. Come vedete c'è proprio l'abbandono del linguaggio dell'automobile. Noi conosciamo le nostre strade come delle immagini che vediamo sopra, il corridoio di traffico, la sosta e quello che avanza per gli altri utenti della strada. L'immagine sotto è proprio un ripensamento completo della strada dove c'è la possibilità di avere anche tutte le funzioni importanti per la strada come spazio pubblico che sono marciapiedi più ampi, è il verde pubblico, sono le sedute, tanto importanti per la mobilità attiva, sono i tavolini dei bar ancor più importante ora nella fase post-covid. Sappiamo dell'esigenza di bar e ristoranti di prendersi lo spazio esterno perché all'interno purtroppo hanno dovuto dimezzare se non oltre i propri spazi. Come vedete ho portato solo un po' di esempi ma la rappresentazione è sempre più o meno la stessa. Queste immagini le conosciamo all'interno dei nostri centri storici. In realtà le immagini che faccio vedere sono dei quartieri residenziali quindi diffusi in tutta la città e non solo nelle zone più ricche e più preziose della città. In Italia per fare questo abbiamo due grossi problemi che ancora come mobilità urbana non abbiamo affrontato. Abbiamo il doppio delle auto rispetto agli altri paesi

europei e come vedete sono importanti. La media italiana è di 65 auto ogni 100 abitanti ma se parliamo di città più virtuose come Berlino, Parigi o Londra ci sono meno di 35 auto ogni 100 abitanti quindi esattamente la metà. Significa la metà di automobili che nella strada e nello spazio pubblico occupano spazio per le altre funzioni. Questa è una ricerca europea piuttosto recente che rileva come la macchina sia parcheggiata per il 92% del tempo sottraendo spazio alle altre funzioni. Perdiamo tantissimo tempo in automobile a cercare parcheggio. Mi piace far notare anche il fatto -e questo lo trovo davvero incredibile, ma deriva poi da come sono fatte le nostre strade- che il 40% dei tragitti effettuati in auto in città è inferiore ai tre km, una distanza che possiamo fare a piedi se le nostre città sono percorribili senza barriere architettoniche, senza auto parcheggiate sui marciapiedi e sulle strisce pedonali. Mi viene da dire e lo dico sempre che togliere questo uso inutile dell'automobile favorisce anche chi l'automobile è costretto ad utilizzarla per fare km maggiori o perché deve portare delle merci pesanti. Chiaramente questo uso di pochi km crea congestione nelle nostre città quindi ridurre l'uso favorisce tutti gli utenti della strada anche perché le conseguenze di queste troppe automobili che usiamo nelle nostre città l'abbiamo davanti agli occhi tutti i giorni. Auto in doppia fila, auto parcheggiate sui marciapiedi, sulle strisce pedonali o sugli scivoli perché ce ne sono troppe. Mi viene da dire, giro molto l'Europa per lavoro ma solo da noi abbiamo accettato socialmente l'illegalità della sosta. Tutti i nostri concittadini parcheggiano dovunque, mentre queste immagini nel resto d'Europa non la vediamo mai, non per la questione della multa ma perché non si fa, mentre da noi è la normalità e la normalità è impedire alle altre persone di muoversi in sicurezza. Non può essere una città inclusiva. A Milano ci sono ogni giorno 67.000 automobili in divieto di sosta, un'area grossa come principali parchi di Milano. È per questo che questo esperto che vedete nella diapositiva, considerato un esperto di mobilità ciclistica, il maggiore al mondo, quando venne a Milano, andando via parlò di arroganza dello spazio pubblico perché trovò automobili addirittura parcheggiate in mezzo alla strada. Secondo me le conseguenze sono anche sulla qualità dello spazio pubblico. Abbiamo tra le più belle città in Europa ma le immagini che abbiamo davanti agli occhi tutti i giorni sono quelle di una strada brutta, non si può dire altro, quando di nuovo andando in giro per l'Europa sempre più spesso le strade le trovi come in queste immagini, l'autobus passa ma come vedete lo spazio pubblico è ridistribuito tra tutte le funzioni. Il tema della sosta è fondamentale, guardiamo l'esempio di Amsterdam. Amsterdam è considerata una delle città più virtuose in Europa. Come vedete, Copenaghen (Amsterdam) ha

appena fatto un piano della mobilità che prevede di togliere 1500 posti auto ogni anno per restituire gli spazi alla vita della città, alle persone. Le conseguenze le vediamo anche sui percorsi pedonali. La strada è considerata proprietà dell'automobile e quindi per i marciapiedi spesso abbiamo uno spazio irrisorio. Spesso impercorribile, spesso con auto parcheggiate sopra illegalmente ma addirittura legalmente come vedete nell'immagine a destra, altro esempio che non ritrovo mai in Europa, addirittura la sosta blu a pagamento sul marciapiede. Questa è una strada di qualsiasi città italiana delle nostre zone residenziali. Ho evidenziato in blu e in azzurro quanto spazio di questa strada è stato dedicato all'automobile e in rosso quanto spazio agli altri utenti della strada. Questa immagine che vedete è di una manuale tedesco. Come abbiamo visto raramente noi abbiamo dei marciapiedi così larghi. Abbiamo massimizzare lo spazio delle automobili e occupandoci di ciclabilità appena abbiamo dei marciapiedi un po' più ampi li condividiamo con i ciclisti e stiamo creando un conflitto tra pedoni e ciclisti ed è un unico in Europa perché non sottraggo spazio alle auto, perché l'auto è ancora troppo protagonista, la strada è pericolosa e allora dove faccio andare i ciclisti? Sottraggo spazio ai pedoni trovo questa soluzione incivile per una città. Quando se vado altrove e di nuovo in giro per l'Europa come vedete la ciclabilità è sempre spazio dell'automobile e non dei pedoni. Come vedete, ho marciapiedi spaziosi e si sottrae spazio alle auto e non ai pedoni. Questa è la seconda grave questione che ancora non abbiamo affrontato e che purtroppo condiziona la mobilità attiva in tutte le nostre città. Quella che chiamo e non saprei chiamare altrimenti "la strage quotidiana". Il numero degli incidenti stradali in Italia sono quelli di una guerra costante. Un morto ogni due ore e mezza. Non abbiamo ancora ridotto l'incidentalità urbana. Guardate i dati degli altri paesi. La pericolosità della strada è il maggiore disincentivo all'uso della bicicletta ma anche alla mobilità pedonale, ad un genitore che voglia lasciare andare il proprio figlio da solo a scuola, da un amico, eccetera. Non lo facciamo perché la strada è troppo pericolosa e pensiamo a quando noi guidiamo l'auto e siamo i protagonisti di questa pericolosità. In questa riapertura post covid è tutto tornato come prima e mi viene da dire ancora peggio perché ci sono meno auto e quindi queste auto vanno ancora più veloci di prima rendendosi ancora più pericolose. È un po' quello che racconto sempre come battuta ma che assolutamente non è una battuta. Non è un caso che siamo l'unico paese in cui il pedone ringrazia l'automobilista quando attraversa sulle strisce pedonali. Ringrazia per il suo diritto. Perché? Perché consideriamo ancora culturalmente che la strada è assoluta proprietà dell'automobile e ancora

dobbiamo ringraziarlo quando qualcuno ci concede finalmente di attraversare eppure come vedete, sulle strisce pedonali, continuiamo a morire e ad essere investiti. Recentemente sono stato a Budapest e certamente non è una città virtuosa sulla mobilità urbana ma a Budapest tutte le auto si fermano immediatamente quando c'è un pedone che passa e quindi è evidente che se non cambiamo immediatamente su quello che Beppe Severgnini chiama il valore della vita, allora difficilmente possiamo parlare di nuovo di mobilità attive. Come vedete questo vale anche rispetto alle velocità. Queste sono immagini di giorno con auto ribaltate. Queste sono immagini di Mantova, Bologna, Milano anche perché questa strage quotidiana, oltre a accostarsi vite umane questo ci costa 17 miliardi di euro l'anno, quasi il 2% del prodotto interno lordo che ogni anno sperperi amo per incidentalità stradale. Se uniamo i costi dell'inquinamento da traffico che l'Istat calcola come 15 miliardi di euro l'anno, capiamo che è un sistema totalmente inefficiente. Come abbiamo visto, la velocità è il fattore determinante della gravità degli incidenti.

<< Matteo, perdonami. Abbiamo qualche difficoltà a seguirti. Molto probabilmente ci deve essere un cellulare che interferisce è spesso quando parli con la mano urti il microfono e quindi si perde. Accanto a tutti i problemi che fanno andare via la voce, già che ci sono ne approfitto per dirti che se puoi alzare la telecamera oltre alla bocca riusciamo a vedere tutto il resto.

<< Purtroppo il mio computer ha la telecamera in basso e se mi allontanano si sente di meno la voce.

<< Magari poi per rispondere alle domande che non dovrai mostrare...

<< mi dispiace mostrare solo la bocca mentre parlo ma almeno spero che si senta bene.

<< Ho allontanato il telefono e spero che si senta meglio.

<< Ci mancherebbe altro. Grazie a te della segnalazione. Come dicevo, sappiamo che la velocità è la prima causa di gravità dell'incidente e della possibilità che avvenga l'incidente. Lo schema fa vedere le probabilità di decesso di un pedone se viene investito da un'automobile. Come vedete, più riduco la velocità, più riduco la possibilità dell'incidente e la gravità dell'incidente e per questo dobbiamo cambiare il modello di mobilità delle nostre città e mi piace citare questa frase di Kent che trovo molto appropriata: se creo città per automobili e traffico, quello che ottengo sono automobili e traffico e credo che questo rappresenti molto bene le nostre città. Se creo città per le persone e i luoghi, otterrò persone e luoghi accoglienti e di socialità, di riappropriazione di spazi pubblici. È sempre quello che si chiama redistribuzione dello spazio pubblico a tutti gli utenti della strada, come dice Penalosa. In queste immagini da una parte trovata situazione degli anni 70 e dall'altra la strada di oggi. Come vedete c'è lo spazio per i ciclisti e per il trasporto pubblico e lo spazio per le auto. Noi stiamo oggi provando a sviluppare la mobilità ciclistica e pedonale nelle immagini a destra, Senza avere ridotto la pressione delle automobili che come abbiamo visto è stata fondamentale in tutte le città davvero virtuose. Un'altra immagine di Amsterdam, anni 70 e oggi. Come vedete c'è l'ampliamento del marciapiede, l'eliminazione della sosta che ha consentito di fare la pista ciclabile non a discapito degli spazi pedonali ma a discapito degli spazi delle automobili. È per questo che il modello che stanno perseguendo ovunque in Europa sostanzialmente condiviso da tutte le città è quello della città 30, che cosa significa? Le strade principali a 50 km/h, fatti rispettare, tutto il resto a 30 km/h. Questa è una diapositiva ormai un po' vecchia e come vedete era del 2017. Proprio ieri la sindaco Hidalgo ha dimostrato che può esserci consenso perché la paura degli amministratori è spesso che toccando il posto auto si creino polemiche ma la sindaco che ormai governa per il sesto anno è stata rieletta poco prima del covid dimostrando che queste cose se vengono raccontate bene e si spiega il motivo per cui si vuole cambiare, il consenso è possibile. Proprio ieri ha detto: ci siamo, la nostra città sarà una città 30 completamente tranne la viabilità principale e vedete da soli i risultati ottenuti. 45% in meno di spostamenti con auto privata, 1000% in più di uso della bicicletta. Trasporto pubblico aumentato del 30% e numero di incidenti diminuito del 40%. Come dicevo, lo stanno facendo tutte le città. Ho portato un po' di esempi. Ho portato esempi dalla più grande alla più piccola città, ad esempio da Lille, vedete che nell'immagine ci sono tutte le strade a velocità 30 e sono pochissime le strade rimaste 50 km/h, e sono solo le strade principali. Faccio convegni da vent'anni e soprattutto

all'inizio quando il confronto lo facevo con le nazioni del Nord Europa spesso mi sentivo dire dai cittadini: loro sono diversi. A parte che non l'ho mai creduto, ultimamente cito spesso la Spagna e sfido chiunque a dire che siano diversi da noi mediterranei. La Spagna da 10 anni a questa parte ha deciso di cambiare e lo sta facendo molto seriamente e come vedete la città di Bilbao è tutta a 30 km/h. La città di Valencia è una città 30 con 800.000 abitanti e vedete in verde le strade a 30 km/h e in rosso sulla viabilità principale. Addirittura Madrid a breve ha approvato un piano che prevede tutte le strade a 30 km/h e nel cerchio rosso è evidenziata una regola base per Madrid ovvero minimo marciapiede di 3 m e se voglio fare una pista ciclabile deve essere oltre quei 30 e non come facciamo noi. Bruxelles, 30 km/h in tutta la città, addirittura Londra sta lavorando per la città 30. Una visione condivisa ormai ovunque. Anche perché la polemica del dire si va troppo piano e si allungano i tempi di percorrenza nelle nostre città, questo studio fa vedere molto bene che ormai in città tra i 30 e i 50 i tempi di percorrenza cambiano pochissimo perché perdiamo la maggior parte del tempo ai semafori. Noi tendiamo ad andare molto forte tra un semaforo e l'altro per poi fermarci nuovamente al semaforo successivo ricordo che la velocità media delle nostre auto in città nelle ore di punta è 18 km/h, quella delle carrozze dell'ottocento per intenderci. Il modello che ormai si persegue ovunque, se questo rappresenta lo schema che vedete e le strade principali delle nostre città, il primo tema è lavorare sulla sicurezza, mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali e ciclabili. Su questo sviluppo la rete delle piste ciclabili e tutto il resto deve essere a 30 km/h. Fino ad arrivare alla città 30 che come abbiamo visto per noi è fantascienza ma nel resto d'Europa è già realtà. Perché è così importante ridurre la velocità in ambito urbano? Oltre che per ridurre gli incidenti che come abbiamo visto sono ancora clamorosi, più riduco la velocità, lo schema si legge in alto a sinistra in basso a destra, meno bisogno avrò di separare gli utenti della strada e meno spazio posso dedicare all'automobile, più spazio posso dedicare alle altre funzioni della città, che vuol dire ampliamento dei marciapiedi, possibilità di fare piste ciclabili, di inserire alberatura urbana, ma anche tavolini di bar e ristoranti. Dalle strade alle persone. Questo concetto nasce negli anni 60 con il nome di woonerf, La strada come salotto, un concetto nato in Olanda dove l'auto passa ma è l'ospite e non il protagonista e quindi riduco la velocità, riduco il traffico, mi conviene muovermi in un'altra maniera, elimino completamente le barriere architettoniche, inserisco nuove funzioni nello spazio pubblico che non è più il corridoio di traffico. Siamo in ritardo di cinquant'anni. Lo spazio condiviso, la strada condivisa è in qualsiasi

posto tranne che da noi. Sono le città dove solo il 20% dei cittadini usa l'automobile. Come dicevo e cito il Nord Europa, siamo diversi. L'immagine a sinistra è com'era prima la strada di Gatszeiz, e poi c'è la strada come oggi. È la vera democrazia dello spazio pubblico. Ho conosciuto e ho collaborato con il dirigente che ha effettuato questo cambiamento. Un'amministrazione di centro-sinistra iniziò a fare questa operazione. Dopo due anni ci sono state le elezioni e ha vinto il centrodestra. Ha portato avanti le politiche di riqualificazione dello spazio pubblico. Dico questo perché purtroppo da noi c'è il concetto per cui la bicicletta è di sinistra, l'automobile è di destra, come diceva Gaber, la vasca e di destra è la doccia di sinistra. Ho fatto recentemente un intervento molto simile in un municipio del Comune di Milano. Quando è intervenuta l'opposizione ha considerato il mio intervento ideologico. Mentre invece questi sono temi di civiltà e non sono temi politici. Questi interventi in Europa le fanno amministrazioni di ogni colore. Lo dice anche uno costruttore di automobili. Questo è un articolo di settembre scorso, no, di due anni fa di Volkswagen Italia, e se lo dice un costruttore di automobili, potremmo dirlo anche noi come costruttori di città mettendo al centro le persone e non più i veicoli che guidano? Ho fatto un esempio estremo che mi piace raccontare e che fa capire che i cittadini sono pronti. È chiaro che cambiare abitudini non avviene da un giorno all'altro e non è facile ma queste esperienze dimostrano che i cittadini sono assolutamente pronti. Questa è una città di circa 83.000, nel 99 un sindaco che arrivava dall'ambientalismo ha chiuso sostanzialmente la città alle auto nel primo anno. Ovviamente si è ribellata l'intera città, i commercianti si lamentavano e lo chiamavano pazzo. Lui ha detto: avete appena votato, mi mangerete a casa alla fine del mandato. Oggi è al suo quinto mandato. Continua ad essere rieletto e i risultati ottenuti li vedete da soli, traffico diminuito del 90%, 70% degli spostamenti a piedi o in bicicletta, inquinamento ridotto del 65% ma soprattutto si è eliminata ogni possibile barriera architettonica, la strada come vero salotto condiviso è diventata realtà e trovo molto interessante che sia diventata la città del Nord della Spagna più attrattiva a livello demografico, è quella che cresce di più, le famiglie vogliono andare a vivere a Pontevedra, perché è una città realmente inclusiva per tutti. L'80% dei bambini tra 6.12 anni va a scuola autonomamente e sappiamo quanto sia importante l'autonomia dei bambini nel muoversi in città anche per l'apprendimento. Potevo portare molti altri esempi però mi piaceva parlare della città di Palermo e far vedere che anche da noi queste cose vengono accettate. la via centrale venne chiusa al pubblico Per la presenza di un cantiere. È una delle vie principali di

Palermo e tutti i commercianti si sono ribellati al sindaco chiedendo di chiudere il cantiere ma questo cantiere andava fatto ed è durato un anno. In un anno questa strada è stata invasa di gente e alla fine del cantiere il 93% dei commercianti ha chiesto al sindaco di rimanere chiusa al traffico e in un percorso virtuoso ora altre strade di Palermo stanno chiedendo la stessa cosa. Questo a dimostrazione del fatto che il cambiamento è possibile, le polemiche iniziali ci saranno sempre ma se facciamo provare e toccare con mano quali sono i vantaggi alle polemiche si sostituisce l'esatto opposto, la coscienza del fatto che sono soluzioni migliori anche per il commercio e poi è arrivata la tragedia del covid 19. Abbiamo chiuso le nostre città nelle nostre città che non conoscevamo, per due mesi ci siamo resi conto di un silenzio e c'è stato un abbattimento del rumore soprattutto in pianura padana che è sostanzialmente l'area più inquinata d'Europa e con l'organizzazione mondiale della sanità che ci dice muoviamoci a piedo in bicicletta perché è fondamentale per la salute delle nostre città.

Si è pensato ad una serie di interventi da realizzare in maniera veloce ed efficiente perché il rischio di congestione delle città è enorme non tanto adesso con le scuole chiuse ma a settembre perché il trasporto pubblico può portare meno della metà degli utenti di prima quindi se si utilizzerà solo l'auto privata che abbiamo visto essere il doppio delle città europee il rischio di totale congestione è davvero reale e allora tutte le città e nazioni europee si stanno muovendo per recuperare spazio e far muovere le persone in maniera alternativa all'automobile privata, dando spazio ai pedoni. Il centro di Bruxelles a 20 km/h con priorità di pedoni e ciclisti in strada e il video che vedete è Vienna che proprio prima dell'apertura dal lockdown realizzato 29 zone residenziali facendo andare pedoni e ciclisti in mezzo alla strada perché il marciapiede non consente il distanziamento fisico - la precedenza a pedoni e ciclisti. Questa è l'occasione per recuperare il gap che ci separa dal resto d'Europa. Diamo spazio a quello che serve alle persone. Concludo con il tema dell'urbanismo tattico ovvero un modo per far toccare con mano i vantaggi di questi interventi. I nostri cittadini non sono diversi dagli altri. Non comunichiamo bene il cambiamento, non lo facciamo e allora non viene compreso. Si tratta di prendere una strada, un quartiere e trasformarlo anche per pochi giorni a basso costo, dal basso, con i cittadini per far provare per un po' cosa significa una strada che diventa accogliente, inclusiva, più sociale. Sono stato il primo a

portare in Italia questo tipo di interventi e sperimentazioni. Vi faccio vedere le ultime due iniziative trovate a Milano. Vorrebbero richiamare l'attenzione sull'importanza della comunicazione. Lo diceva già Lydia Bonanomi, che incontrai per la mia tesi nel '99 e che già vent'anni fa, con questo claim diceva: attenzione, la maggior parte della gente non sa che cosa sia la zona 30, non sa quali siano i vantaggi, bisogna raccontarlo fino a creare una nuova cultura del traffico. È importante far capire perché è importante andare piano, ogni sabato riempiva la strada di giochi. Far capire che c'è un tempo di arresto dell'automobile non è secondario, far capire che non è una misura contro un automobilista ma a favore della convivenza della città e della strada, raccontare l'efficacia delle misure, si può lavorare sulle barriere architettoniche perché non c'è necessità di separare pedoni e ciclisti e tutte le esperienze della zona 30 dimostrano che il valore della mia casa cresce se la strada è meno rumorosa e più vivibile. Dobbiamo provarci. Far vedere nelle esperienze attuate quanto è calata l'incidentalità. Sappiamo bene che sulla nazionale sono elementi tanto importanti che è difficile percepirli ma nel nostro quartiere sappiamo chi viene investito. Come vi dicevo, ho fatto queste esperienze. La prima che ho fatto a Milano e che è andata così bene che ha iniziato ogni municipio a chiederci lo stesso intervento, l'ho fatto con due associazioni di Milano e vi mostro che abbiamo fatto questo processo come diceva la Bonanomi; abbiamo fatto prima di tutto una serie di incontri con il quartiere e abbiamo fatto intervenire anche lo psicologo e il pediatra che raccontava quanto fosse importante per i bambini muoversi in maniera attiva nelle nostre città e l'esperto di inquinamento che faceva vedere quanto è di prossimità il black carbon, il peggiore degli inquinanti derivati dalle automobili e che è molto di prossimità, basta allontanarsi di 30 m dalla fonte di traffico che questo si riduce molto. Ma quanto è importante dirlo per le immagini che abbiamo tutti i giorni, davanti alle scuole, con tutti i genitori con l'auto accesa ad aspettare il proprio figlio, il proprio figlio esce in una camera a gas quando esce di scuola. Poi abbiamo fatto gli interventi assieme ai cittadini. Abbiamo ridisegnato la strada a basso costo con interventi temporanei a basso costo e di qualità ma come vedete una strada larga a senso unico, abbiamo tolto solo i posti auto illegali e abbiamo realizzato come vedete una chicane che impedisce all'automobile di andare veloce.

Come vedete, questo elemento impedisce all'automobile di andare più forte del dovuto. Abbiamo fatto questi pannelli e li abbiamo lasciati nel quartiere per diverso tempo. Abbiamo creato questo processo virtuoso di chiacchiera tra i residenti per discutere di quanto fosse importante, se era utile o meno ridurre la velocità. Sempre immagini del prima e dopo, con la sperimentazione c'erano dei tavolini, c'era del verde. Abbiamo messo in sicurezza gli attraversamenti pedonali, un intervento tecnico semplicissimo ma che raramente troviamo nelle nostre città. Lo si vede bene in questa strada. Se allargo il marciapiede dove ci sono le strisce pedonali, oltre a ridurre la lunghezza dell'attraversamento, aumento la visibilità tra l'automobile e il pedone che deve attraversare e siccome vedo che non troviamo nelle nostre città ma che è fondamentale e semplicissimo, bisogna ridurre i raggi di curvatura. Più li riduco, più impongo all'auto di fare la manovra molto piano mettendo in sicurezza l'incrocio per tutti, per il pedone che passa, per il motociclista e per l'automobilista stesso. Vi faccio vedere un intervento all'interno di un quartiere residenziale molto attivo dove di fronte c'è la Chiesa, il panettiere, la scuola e la piscina. Con questo semplicissimo intervento abbiamo ridotto la lunghezza dell'attraversamento a 3,5 m, 9 m in meno in cui il pedone rimane esposto in mezzo alla strada. Ma soprattutto abbiamo recuperato uno spazio prima abbandonato. Abbiamo fatto un book crossing invaso dai bambini del quartiere e pure era un posto abbandonato ad asfalto e traffico. Questa l'immagine fa capire quanto le nostre città abbiano massimizzare l'uso delle strade inutilmente. Quando nevicava si vede molto bene come lo spazio richiesto dalle automobili sia molto meno di quello che pensavamo e tutto lo spazio dove non vediamo il passaggio dell'auto significa che possiamo recuperarlo per altre funzioni. Come vedete questi spazi per quattro giorni sono stati invasi da gente. Le persone che sono messe in strada a fare la maglia, i bar che si sono ripresi lo spazio, le persone che avevano una possibilità di incontro e socializzazione, gli spazi invasi dai tavolini, le persone con difficoltà motorie che ci hanno ringraziato capendo subito quanto questo semplicissimo intervento avesse per loro cambiato tantissimo all'interno del proprio quartiere. Nell'immagine che vedete a sinistra, la signora con i capelli bianchi sta spiegando che cos'è una zona 30 alla sua vicina dimostrando che raccontando e spiegando l'intervento non viene compreso. Quello che è successo è che il sindaco di Milano è venuto il sabato per vedere l'intervento, sapete che se fossi andato male qualcosa quale occasione migliore per essere assalito dai cittadini per dire: che cosa hai fatto? Non c'è stata nessuna polemica anzi i cittadini hanno raccolto le firme per farlo diventare definitivo e questo è il

pranzo di quartiere che abbiamo fatto in questa piazza liberata dalle automobili. Il successo è possibile. Concludo con l'ultima. Queste auto di sosta sono tutte in divieto perché il divieto c'era ma abbiamo accettato socialmente il fatto che l'auto possa stare in divieto. Se non c'è spazio e abbiamo troppe auto, parcheggiano e fanno manovra. Questo è il video della strada su cui siamo intervenuti. Come vedete, auto e furgoni in doppia fila, auto sui marciapiedi. Quello che vediamo regolarmente nelle nostre città. Auto sulle strisce pedonali, attraversamento davanti alla scuola lunghissimo auto in divieto di sosta davanti alle scuole., Genitori che manovrano uscita e arrivo e quello che abbiamo fatto è stato restringere la strada perché così possiamo recuperare spazio in questo caso per il verde perché il verde è fondamentale non solo per l'inquinamento ma soprattutto per la riduzione del rumore, per chi vive lungo la strada e per l'abbattimento delle isole di calore. Di nuovo, realizzandolo con i cittadini, andando a realizzare nuovamente gli spazi con fioriere fatte autonomamente con i pallet, ogni classe ha adottato uno spazio e questi sono i risultati. Vado veloce per concludere. Sono le solite cose. Siamo recuperato dello spazio dedicato alle sedute o al verde. Gli spazi sono stati super utilizzati. Lo spazio davanti alla scuola che prima era un parcheggio oggi è il luogo dove si aspettano i propri figli e dove i bambini giocano all'ingresso o all'uscita. Questo sempre per dimostrare che lavorando dal basso, con i cittadini e raccontando a che cosa servono queste cose, gli interventi vengono capiti anche da noi come in tutte le altre città europee. Non siamo diversi, l'esigenza di vivere la strada la vedete in queste immagini, ragazzi che si sono messi a giocare a scacchi, le signore che si sono messi a lavorare a maglia dove prima c'erano auto parcheggiate sul marciapiede. La vera progettazione dal basso e la vera progettazione inclusiva nel senso che pensa a tutti gli utenti della strada e in questo video dove prima c'erano auto parcheggiate abbiamo realizzato i classici giochi per bambini. In questo spazio i professori della scuola ci hanno raccontato che molti bambini hanno chiesto ai propri genitori di essere accompagnati a scuola a piedi perché i loro compagni facevano questo gioco. Di nuovo un percorso virtuoso che fa capire che la strada può essere molto di più che un semplice corridoio di traffico veicolare. Non so se esistente. Ve lo racconto velocemente. È proprio la conclusione sul tema del commercio perché sappiamo bene soprattutto tecnici e amministratori che toccare un posto auto scatena la ribellione dei commercianti. Questa commerciante racconta che nei mesi dell'intervento, avendo allontanato le auto dal suo negozio e impedito la sosta illegale, molte persone passando chiedevano quando avesse aperto e pure lei era aperta in quella strada da tre

anni. Solo che la gente non vedeva quel negozio perché l'automobile toglieva loro visibilità quindi ha dimostrato che questi interventi favoriscono anche il commercio locale. Di nuovo, raccolta di firme ed enorme successo. In queste immagini vedete il progetto esecutivo per far diventare definitivo l'intervento che noi abbiamo fatto in maniera sperimentale. Riassumo quanto detto in questa presentazione. Questo è un progetto pilota di zona 30 fatta a Edimburgo, capitale della Scozia, con un clima decisamente peggiore del nostro, senza fare un solo metro di pista ciclabile ma solo lavorando sulla riduzione della velocità delle auto, i risultati ottenuti sono quelli che leggete in questa diapositiva: aumentata la mobilità pedonale, aumentata la mobilità ciclistica, il numero dei bambini che vanno a scuola in bicicletta e il numero dei genitori che sono disposti a lasciar giocare fuori propri bambini come abbiamo fatto noi prima di lasciare le strade a disposizione delle automobili. Ringrazio

per l'attenzione.

<< Grazie, Matteo perché il tuo intervento ha mostrato delle cose molto belle...

Matteo, credo che sia un problema di connessione tua perché era lo stesso motivo per cui l'audio andava e veniva. Non funziona. Deve essere un problema di connessione tua, Matteo. Le domande le facciamo alla fine. Ringrazio Matteo perché ci ha mostrato degli spunti interessanti ma soprattutto concreti chiarendo che il dare strada alle persone non è l'intervento puntuale su una strada, oppure una pista ciclabile ma sottende una visione dell'intera città come spazio facilitatore di relazioni. La città inclusiva è uno spazio facilitatore di relazioni ed è ovvio che l'approccio all'intervento e alla pianificazione deve essere integrato, ampio, e non può prescindere da una relazione con i cittadini in progettazione, quindi ex ante ma anche da una comunicazione degli interventi cosicché quello che noi oggi sembra fantascienza può diventare realtà come abbiamo visto in altre città. Però la città come spazio facilitatore deve avere una visione inclusiva anche di quelli che sono gli spazi di relazione canonici: piazze, parchi pubblici, parchi gioco, siamo a posto? È questo il senso della relazione piena di esempi di Leris Fantini che ci parlerà, appunto, di questi spazi pubblici. Leris Fantini è un designer attivo dal '79 nel settore dei piani per l'abbattimento delle

barriere architettoniche, parchi naturali, urbanistica, edilizia, fino al design dell'oggetto e alla segnaletica. Con un approccio sempre inclusivo e finalizzato alla piena fruizione e alla piena partecipazione delle persone e in particolare delle persone con disabilità. È anche coordinatore del CRIBA Emilia-Romagna ed è anche lui autore di numerose pubblicazioni, tra cui: progettare senza barriere, è il manuale di progettazione accessibile.

Lascio la parola a Leris Fantini che ci illuminerà sugli spazi pubblici.

<< Bene, grazie, Alessia, per la presentazione e grazie a tutti per la vostra presenza. Inizio partendo subito con le prime diapositive.

mi collego facilmente a Matteo Dondè sugli argomenti che lui ha trattato prima di me. Mi collego perché abbiamo la stessa camicia e quindi parliamo delle stesse cose, ma mi collego facilmente anche perché c'è un tema importante che è quello legato alle persone fragili. Già negli scorsi interventi anche da parte di altri miei colleghi, si è parlato della quantità di anni trascorsi dalle prime leggi che citano il tema dell'accessibilità, addirittura io cito il 1947, la costituzione, perché credo che uno dei primi elementi da rispettare siano proprio gli articoli della costituzione. Le persone nate in quel periodo ormai sono diventate più che settantenni. Ne parlo perché evidentemente-e mi ricollego alla grande importanza che riveste il tema della comunicazione e dell'informazione- se ci impieghiamo ancora molto tempo a fare dei ragionamenti rispetto al tema dell'inclusione, significa che c'è qualcosa di sbagliato nel linguaggio che viene normalmente utilizzato. Qui vorrei fare una precisazione. Alessia ha parlato di inclusione e allora noi dobbiamo comprendere che c'è una sostanziale differenza tra inclusione e integrazione. Inclusione significa progettare con le persone e quindi è importantissimo avere la capacità di ascoltare le persone, di ascoltare i cittadini. Io qui vorrei parlare di persone e non soffermarci su misure per persone con disabilità perché parliamo di desiderata, di desideri comuni per tutti. Invece anziché insistere di fare inclusione spesso ci comportiamo in modo sbagliato e facciamo integrazione che significa progettare per finché io continuo a progettare per, non creerò mai una vera inclusione. Dobbiamo pensare che le persone fragili che spesso diventano la punta dell'iceberg di qualsiasi ragionamento, proprio per gli

stereotipi acquisiti nel tempo, immaginiamo le persone con la carrozzina, persone con il bastone bianco ma in realtà noi tutti siamo persone che nell'arco della nostra vita diventiamo in qualche modo fragili. Quindi noi stiamo pensando come progettisti di pensare le città per noi stessi, non per altri. È per noi stessi e quindi volevo lanciare una provocazione. Innanzitutto voglio drammatizzare il tema dell'accessibilità e delle persone con disabilità e vorrei farlo attraverso degli interventi che sono stati ripresi qua e là nelle varie città e non solo in Italia dove si dimostra che in qualche modo nonostante la buona volontà delle persone molto spesso prevale una incapacità di leggere i bisogni delle persone e prevale un'ignoranza verso il tema. Peraltro l'ignoranza verso i temi soprattutto delle persone che hanno delle fragilità comporta anche un certo tipo di timore e molto spesso diventa anche un rifiuto nell'accogliere i desiderata di queste persone. Quindi lo voglio fare anche un pochino scherzando, ridendo e sdrammatizzando. questa è un'uscita di sicurezza eppure è un progetto approvato, e mi chiedo, quando facciamo queste cose perché non utilizziamo il buonsenso? È una parola che dobbiamo davvero utilizzare soprattutto in questo periodo in cui cerchiamo la qualità di vita degli spazi e degli ambienti in cui viviamo. Quando si dice "accessibile", è vero che i bancomat devono essere accessibili ma ci vuole un attimo a capire che non dobbiamo esagerare con l'aspetto dell'accessibilità. Anche qui abbiamo soluzioni di accessibilità che stranamente si interrompono guardacaso con dei gradini. Una battuta, l'ultimo chiude la fila. La gestione dei parcheggi, prima con Matteo abbiamo visto una serie di spazi in qualche modo suddivisi a parcheggio in doppia fila eccetera eccetera. Qui ci dobbiamo chiedere, quando si individua un parcheggio per le persone con disabilità se è nato prima l'albero o prima il parcheggio. Questo ci fa capire anche quando vediamo queste soluzioni che sembrano impossibili, che probabilmente non affrontiamo con sufficiente interesse il tema dell'accessibilità nelle nostre città. Questa è una rampa che finisce con tre gradini. Poi sul lato di destra, sono rampe battezzate come rampe accessibili ma non appartengono alla nostra cultura al nostro territorio. Perché succede questo? Perché rispetto al tema della disabilità noi abbiamo delle situazioni in cui tendiamo a rimuovere il problema. Abbiamo il rifiuto, la cosa non mi interessa, non sono coinvolto e quindi lo rifiuto come tema, oppure sono discriminante e voglio creare una discriminazione oppure ho un'area di ignoranza che mi spaventa e quindi non voglio affrontare i desiderata e le esigenze delle persone con disabilità oppure addirittura la stessa indifferenza concorre a non attivare processi che vanno a beneficio delle persone più fragili. Non solo questo, c'è anche il problema della

burocrazia che non ci aiuta a portare avanti una cultura dell'inclusione con una velocità maggiore rispetto a quello che già stiamo facendo. Quindi che cosa succede? Che noi continuiamo a costruire città che sono disabili per i nostri cittadini. Non sono disabili i cittadini disabili ma le città che diventano in qualche modo, impediscono al cittadino di vivere la città e il proprio ambiente. Allora bisognerebbe andare in una direzione diversa. Vorrei far vedere una serie di attenzioni peraltro molto banali che a volte ci sfumano. Noi siamo abituati a lavorare soprattutto con la pubblica amministrazione, e vedo spesso tecnici che sono oberati di burocrazia e hanno tempi che rendono quasi impossibili delle riflessioni sul tema dell'accessibilità, della fruibilità e del benessere ambientale dei nostri spazi. Volevo anche però richiamare un'altra cosa, una relazione tra quelli che noi all'interno della pubblica amministrazione utilizziamo come strumenti e la mancanza di uso e di fare sistema tra gli strumenti che possediamo interni all'amministrazione. Questo è un esempio. Non so se Stefano lo ha fatto vedere la scorsa volta. Questa è l'evoluzione dell'accessibilità, parliamo della città di Brescia, dove attraverso la pianificazione quello che vediamo è una ragnatela di percorsi che piano piano si costruisce all'interno della città nell'arco di un certo numero di anni. Come voi potete capire, la città diventa sempre più accessibile e sempre più a disposizione dei cittadini e ovviamente meno a disposizione delle auto. Questo è il risultato finale di una accessibilità prevista al 35° stralcio del PEBA del Comune di Brescia. Il PEBA è uno strumento che ci permette di fare delle analisi trasversali e capire le politiche dei vari anni soprattutto attraverso una lettura delle criticità. Mi viene ad esempio in mente la città di Melzo dove gli investimenti prevalgono rispetto ad altri temi. In un'altra città dell'Emilia-Romagna prevalgono invece le condizioni della pavimentazione quindi c'è da chiedersi se in queste città c'è un atteggiamento regolare nella manutenzione dei percorsi pedonali oppure no, eccetera. Altro elemento importante ricavato da dati di lettura trasversale nelle città in cui è stato applicato il PEBA è che molto spesso problemi che vedremo nelle prossime diapositive si risolvono attraverso una normale manutenzione e questo è fondamentale perché spesso il tema dell'investimento economico diventa la foglia di fico su cui il tecnico, l'assessore o il politico si nasconde per non realizzare quell'intervento invece è proprio un problema di modus operandi e di modalità di controllo della manutenzione che viene fatta. Quindi cominciare a pensare in termini di sistema non è né facile né semplice ma ci vuole questa lettura perché è l'unica che possiamo applicare se vogliamo lavorare sull'inclusione, sul benessere delle nostre città. Io le ho chiamate "disattenzioni

progettuali" nei confronti dei fruitori della città. Non sono previste regole standard. Molto spesso i tecnici-io sono una concausa perché ho fatto diversi manuali tecnici di progettazione per l'abbattimento delle barriere-ma qualsiasi manuale anche il migliore non potrà mai prevedere il 100% delle situazioni che possiamo incontrare all'interno della progettazione delle città e degli edifici. Quindi dobbiamo metterci qualcosa di nostro. Non possiamo solo basar fare una copia – incolla di quello che vediamo all'interno del materiale bibliografico di cui ormai siamo pieni. Richiede questo un'attenzione quindi è un atteggiamento nei confronti di questi interventi che sia un atteggiamento serio e che punti di nuovo ad un benessere e non ad una risposta pedissequa della normativa. Volutamente uso queste immagini che credo abbiano almeno trent'anni, forse le ho scattate trent'anni fa. Le uso, anzi abuso di queste immagini perché alla fine sostengo che il lupo perde il pelo ma non il vizio. C'è un problema di educazione e di rispetto dell'altro e quindi quando noi ci muoviamo e diciamo in giro che realizziamo percorsi sicuri, dobbiamo anche fare un lavoro di educazione, informazione e rispetto degli altri quindi dei propri simili. Ci vuole poco se c'è il rispetto degli altri. Non abbiamo bisogno di erigere muri, inserire panettoni lungo i percorsi o riempire le nostre città di paletti per proteggere i pedoni. Noi dobbiamo costruire una immagine diversa dell'uso dello spazio pedonale e veicolare. Di nuovo, il lupo non perde il vizio perché vengono realizzati a volte interventi che sono davvero di ostacolo all'uso degli spazi pubblici da parte delle persone. Alla mia destra vedo un marciapiede di auto che è impossibile percorrere da parte di chiunque non solo di persone in perfetta forma fisica ma anche di persone col passeggino, persone in sedia a rotelle, eccetera. Inoltre dobbiamo pensare anche all'idea che l'accessibilità deve essere trasparente. Significa che io faccio qualcosa che non si percepisce e che è fatto per una "categoria" di persone. Questa è piazza Santo Stefano e molti di voi la conoscono. Si trova a Bologna. È una piazza molto bella e interessante dove il segno estetico sia socia al senso funzionale. Questo percorso in pietra che porta alla basilica di Santo Stefano è completamente accessibile. Consente alle persone che hanno delle difficoltà di avvicinarsi ad una basilica. Serve una pluralità di soluzioni. Noi siamo abituati a pensare alle barriere architettoniche o comunque le associamo ai gradini e quindi alle rampe, al palo e quindi eliminiamo il palo eccetera ma dobbiamo pensare che ci stiamo rivolgendo a quella famosa piramide di cittadini dove ci sono vari bisogni e allora tutte le persone che usano un carrello, penso al corriere che porta i pacchi di Amazon oppure alla mamma che passa con il passeggino o alla persona anziana che si appoggia

su un girello, loro usano lo scivolo ma ci sono tante altre persone che non hanno bisogno dello scivolo ma del gradino. Le persone non vedenti percepiscono il limite del percorso pedonale, la persona claudicante percepisce il gradino come momento di stabilità del proprio fisico e quindi preferisce il gradino e non lo scivolo da questo punto di vista e tra l'altro le immagini sono state scattate proprio in occasione dell'attraversamento di queste rampe. Dopo c'è da stare attenti perché a volte si fanno delle cose che sono a norma ma l'eccesso di zero ci preoccupa perché ci preoccupiamo di andare a inserire immagini che evidenziano che l'intervento è stato fatto per delle persone con delle disabilità e non ci preoccupiamo della soglia creata dallo scivolo, non ci preoccupiamo della canaletta in porfido per lo scolo delle acque né della pendenza della schiena d'asino, questo non funziona. Questo scivolo non funziona per nessuno quindi qui c'è una sommatoria di errori. Dobbiamo sempre avere una lettura generale e non soffermarci solo all'applicazione dell'intervento per norma. Questo ovviamente è un intervento che causa incidenti per le persone con disabilità. Anche questi sono scivoli, una volta si chiamavano scivoli milanesi perché per la prima volta furono applicati in corso Buenos Aires a Milano. Fortunatamente in questo caso siamo sul lungomare quindi con un margine molto ampio. Questi scivoli non sono l'ideale per le persone in carrozzina perché hanno delle pendenze longitudinali e trasversali che vanno oltre la necessità prevista da esigenze di carattere non solo normativo. Non facciamo e non commettiamo nuovamente errori quando facciamo sottopassi. Stiamo attenti alle normative ma ci dimentichiamo del parapetto, del corrimano per le persone anziane. Succede che diventa un intervento che può essere usato ma con grande rischio da parte delle persone fragili. Queste sono alcune immagini fatte vedere a Venezia dove non abbiamo le pendenze a norma ma c'è la buona volontà di rendere accessibili una serie di dislivelli di cui Venezia è piena. L'accessibilità invasiva è un'altra questione che vorrei porre. L'accessibilità a tutti i costi non si raggiunge solo con lo scivolo. Forse con un altro ingresso si sarebbe fatta una cosa meno invasiva. Io penso che quando la cosa diventa brutta ed esteticamente brutta da vedere non facciamo un favore, non miglioriamo la cultura nei confronti delle persone più fragili ma creiamo una differenza e quindi avremo fatto un'operazione di integrazione ma non di inclusione delle persone. Avremo fatto qualcosa per qualcuno ma non qualcosa assieme a qualcuno che forse avrebbe desiderato una soluzione meno eclatante. Non fermarsi mai alla prima soluzione e questa è un po' anche la filosofia del CRIBA. Se la prima soluzione per raccordare un dislivello diventa lo scivolo perché questa è un po' la logica

primaria, in realtà lavorando e ragionando sulle soluzioni e sforzandoci di creare e trovare una seconda soluzione qui ad esempio possiamo vedere che c'è uno scivolo perché molte persone malate di Alzheimer usano una girello, ma ci sono anche delle pavimentazioni percepibili da persone non vedenti e quindi come vedete la soluzione primaria è diventata qualcosa di più interessante e complesso a favore di più persone possibili. L'iniziativa privata spesso ci sta anche di fronte all'immobilismo della pubblica amministrazione ma cominciamo a ragionare con chi segue il piano del commercio ed è deputato a far rispettare il piano di commercio e quindi cominciamo a far capire che molte cose sono giuste ma non devono diventare un ostacolo per le altre persone. L'importanza della manutenzione e i costi sociali. Prima Matteo ne ha già parlato. Spesso trascuriamo la manutenzione oppure la facciamo male e quindi è una manutenzione molto temporanea. Dopo qualche mese ritorna ad esplodere l'asfalto. Questa è fonte di incidenti. Direi che più le cose sono improvvise, più le buche non te le aspetti, più facilmente le persone e i cittadini cadono all'interno di questi percorsi che teoricamente dovevano essere protetti. La percezione dello spazio, e qui entro nel campo delle persone non vedenti, questa è una serie di rampe e di gradini che affiancano una rampa che collega due piazze e noi percepiamo un nastro di asfalto, di cemento. Non percepiamo in realtà i gradini perché non ci sono i corrimano che mi fanno percepire la linea di andamento delle rampe, perché non ho i gradini evidenziati e pure basta poco per questo. Dobbiamo anche ricordarci che molto spesso queste sono cause di infortunio non solo per le persone non vedenti ma anche semplicemente per le persone anziane e per le persone che hanno una cataratta o un visus ridotto e quindi non percepiscono bene quello che vanno calpestando. Il "basta poco", significa evidenziare i gradini soprattutto se isolati. Io sto evidenziando soprattutto le cose che vediamo in maniera e in quantità superiore alla norma nei piani per l'eliminazione delle barriere architettoniche delle nostre città. Per quanto riguarda i segnali di attenzione e di accoglienza, a sinistra l'immagine di un autogrill tedesco. Noi siamo in un contesto dove spesso abbiamo delle temperature basse e dove spesso piove, c'è la nebbia e poter avere un luogo riparato e sicuro ma anche un luogo che accoglie e accetta il cliente è importante quindi bisogna avere soluzioni peraltro indicate dalla normativa soprattutto da una vecchia normativa ormai purtroppo abrogata. Il tema della segnaletica è altrettanto importante. Noi ci occupiamo di segnaletica per il turismo e ci preoccupiamo di avere anche la segnaletica che indica gli ingressi suggeriti per le persone con disabilità e in particolare in carrozzina mentre non

pensiamo alla segnaletica per bambini che è un'altra grossa componente della società nostra e che dovrebbe tornare Harry frequentare le nostre città. Un segno nella città, perché parlo di segni? Perché sono sempre legato all'idea dell'accessibilità trasparente. Questa è una pavimentazione tattile per le persone non vedenti. Se uno non lo dice e non lo spiega, difficilmente un cittadino riesce a comprendere la ragione di questo segno ed è giusto e corretto anche questo perché io non devo costruire situazioni che evidenziano interventi particolari per una classe particolare di cittadini. Questo è un segno architettonico della città di Reggio dove le persone non vedenti utilizzano tranquillamente per recarsi diciamo nel quadrilatero più importante, nel salotto della città e del centro storico però molti cittadini non vedenti lo percepiscono come un segno architettonico. Bisogna anche avere il coraggio di sperimentare. Qui ci sono alcune sperimentazioni fatte anche in altre città. Una di queste è proprio Parigi. Il coraggio di sperimentare significa anche assumersi delle responsabilità. La normativa non deve veicolare le nostre idee. Come progettisti abbiamo il dovere di portare avanti anche le sperimentazioni tant'è vero che nella normativa stessa, uno degli ultimi articoli del D.M. 236 suggerisce di sperimentare soluzioni alternative sempre però in vista dell'accessibilità per le persone con disabilità. Qui ci sono alcune soluzioni che nascono peraltro da consulenze fatte anche dal CRIBA dove si è cercato di accostare la bellezza alla funzionalità. Qui siamo in una città della nostra regione dove l'esigenza di collegare i marciapiedi con i parcheggi si è trasformata anche in una soluzione estetica molto interessante. Ritornando al tema della percezione degli spazi per le persone non vedenti, noi qui vediamo, siamo alla lega del filo d'oro, l'utilizzo di segnaletica tattile sulle pavimentazioni ma vediamo anche un segnale tattile sugli stessi corrimano. Tra l'altro volevo aggiungere come dico spesso che questo segnale tattile dei corrimano che indica alle persone con una pluridisabilità e quindi con il rischio di non percepire l'ambiente perché non vedenti, questo determina e segna l'inizio della fine di una rampa di scale ed affatto semplicemente con una vernice rossa a contrasto miscelata con la sabbia. È una soluzione banale ma estremamente funzionale. Il corrimano verde non è perché il pittore amava il colore verde ma semplicemente perché da una ricerca, il colore verde è quello che restituisce meno calore di estate e quindi quel corrimano non è bollente nel periodo estivo. Poi l'acqua che state vedendo segna il ritmo delle scale e quindi anche l'uso di altri materiali e soluzioni progettuali può andare incontro allo scopo senza necessariamente utilizzare pavimentazioni da catalogo. Proteggere, comunicare e orientare. Le persone non vedenti spesso utilizzano il cordolo. Io

suggerisco sempre un confronto con le associazioni locali, non solo dei non vedenti ma anche delle associazioni che hanno a che fare con tutto il tema motorio e quindi persone paraplegico, tetraplegico, distrofiche, perché ogni città presenta le sue caratteristiche. In alcune città i percorsi, i pali della segnaletica sono stati messi a margine come d'altronde è previsto anche dal codice della strada, del cordolo per lasciare il marciapiede libero mentre in una città dove è stato applicato un piano le persone non vedenti hanno chiesto che quei pali fossero applicati a ridosso dei muri dei privati perché per loro il cordolo era il segnale di direzione per potersi recare da una parte all'altra della città. Spesso si tende a proteggere i percorsi pedonali e anche i percorsi utilizzati dalle persone vedenti con dei paletti ma i paletti non funzionano assolutamente per le persone non vedenti. Sono davvero un intralcio soprattutto per coloro che utilizzano il bastone bianco e il bastone come voi potete immaginare si infila paletto dopo paletto e rende impossibile il percorso per queste persone. Poi c'è la necessità di un linguaggio univoco. Molti di voi si saranno trovati a doversi misurare con il tema dell'orientamento delle pavimentazioni tattili. Non c'è un linguaggio univoco. C'è un linguaggio più usato che però non è univoco. Questo ci fa pensare che dobbiamo ancora lavorare per la realizzazione di un linguaggio univoco ma non solo per l'Italia, non solo per le nostre regioni ma anche per tutta l'Europa perché una persona che si sposta da una città all'altra che si sposta da una nazione all'altra, si deve trovare lo stesso tipo di linguaggio. Guai se ci fosse un segnale di direzione che dall'altra parte diventa un segnale di stop. Giusto per fare un esempio, potrebbe provocare un incidente da parte della persona non vedente. Questi sono gli scenari futuri su cui in questo momento sto riflettendo. Mi auguro che non li ritroveremo anche nelle nostre città però potrebbe essere che lo scenario futuro su cui andremo a lavorare, Matteo, sarà anche quello di una pista per chi ha il telefonino e non guarda dove va. Quindi c'è da rileggere lo spazio delle nostre città. Credo che si farebbe prima a cambiare abitudine alle persone ma non è sempre facile quando abbiamo le tecnologie che ci educano anche in modi diversi.

Tu prima citavi il tema delle piste ciclabili. Un grosso problema delle persone non vedenti è non avere alcun tipo di segnalazione o di percezione tra le piste pedonali e le piste dei ciclisti perché non sono in grado di percepire l'arrivo del ciclista e quindi non possono non rischiare di essere investiti dai ciclisti stessi. Questo è motivo di riflessione su cui bisognerebbe fare dei ragionamenti

nel prossimo futuro. Un'altra cosa è il rapporto del ciclista con i pedoni e i veicoli. Una pista ciclabile è stata protetta dalle automobili ma credo che sia una gimcana che non fa bene a nessuno. Ad esempio le persone che utilizzano delle carrozzine con motori a propulsione elettrica piuttosto che altri tricicli di altro genere non riuscirebbero a passare tra una transenna e l'altra quindi credo che questo veramente siano soldi buttati al vento. Poi dopo è anche importante la manutenzione. Sulla destra abbiamo l'immagine di un paese dove una pista ciclabile abbastanza recente con il primo acquazzone si è allagata tutta e quindi diventa inutilizzabile non solo per i ciclisti ma anche da persone con la carrozzina o da qualche pedone che voglia seguire quella pista.

Le piante per tutti. questo è un tema su cui si può lavorare ancora molto. C'è molto da lavorare perché c'è bisogno di un confronto attento con le persone non vedenti ma soprattutto perché queste piante non nascono e non possono essere solo dedicate alle persone non vedenti. Queste piante in altre dimensioni possono essere di estremo aiuto anche per un qualsiasi turista che abbia la necessità di capire i territori e capire dove si trova. Una volta eravamo abituati a identificare i territori attraverso gli elementi importanti come il campanile, la torre, l'arco dove si entra all'interno del centro storico. Adesso, con i GPS abbiamo perso questa percezione dello spazio e degli elementi edilizi che ci danno la percezione di orientamento. Questi elementi possono aiutarci a ripristinare questo tipo di percezione. Ecco l'ingrandimento per un giardino sensoriale. questo è un edificio che è pieno di edifici di vario genere. All'interno di questo edificio, una volta fatto lo scivolo per poter salire, a dire il vero mancherebbe un corrimano sul lato di destra ma una volta che ho fatto questo scivolo e entra dentro uno porticato, riconosco un segno che è quello che noi stiamo vedendo più scuro e questo segno diventa una segnale di orientamento che porta all'ascensore che posso utilizzare per recarmi ai piani superiori di questo edificio. Qui abbiamo il LOGES, un linguaggio che tutti noi conosciamo per varie vicende. Con questo non voglio promuovere o far conoscere il loges perché credo che tutti lo conoscano però vorrei associarlo ad un'altra logica. L'immagine a destra è una pavimentazione che necessita di una manutenzione abbastanza forte. Spesso mi sono trovato nelle città, quando visito i centri, pavimentazioni tattili per non vedenti interrotte da buche, da un taglio fatto da un'azienda per uno scavo o un impianto sotterraneo e mai

più recuperato con la pavimentazione. È un po' come io che mi abituo a utilizzare una modalità di orientamento e poi ad un certo punto la pista sparisce nel nulla e quindi rimango sproteetto da qualsiasi segnale di orientamento perché mi sono educato a seguire la pista tattile quindi è importante mantenere la manutenzione di queste piste tattili. Tra l'altro è anche estremamente importante saper scegliere il materiale perché a volte la scelta di uno materiale sbagliato per come lo incollo o per come lo vado a fissare sul terreno rispetto alle condizioni atmosferiche a cui è sottoposto questo materiale, è un intervento estremamente oneroso che nell'arco degli anni non è di beneficio a nessuno ma anzi un elemento di pericolo e di inciampo per le persone anziane. Questi sono altri elementi di pavimentazione. Qui ci sono anche pavimentazioni dotate di tecnologie che danno informazioni attraverso tecnologie predisposte sul telefonino o su altri elementi. Credo che ormai la tecnologia sarà prevalente rispetto alle altre modalità tattilo-plantari ma c'è ancora del tempo per poter riflettere e per studiare l'uso di tecnologie alternative. Questi sono dei particolari di applicazione dei materiali. Io suggerisco di confrontarsi con le persone non vedenti. Basarsi solo sui manuali è deleterio. Inoltre volevo abbandonare i prodotti da catalogo che siamo abituati a vedere nelle nostre città per farvi vedere un altro esempio. È sempre un sistema di logica, di mobilità e orientamento dove viene applicata una pavimentazione in pietra. Questi sono dei cubotti di pietra; abbiamo in una logica di sistema anche il parcheggio riservato vicino, abbiamo un impianto a semaforo con chiamata e la sonorizzazione dell'attraversamento.

Ecco che questa pavimentazione segue il lungofiume ma è in mezzo al percorso pedonale perché io ho la necessità di avere le persone protette in mezzo e non a fianco, come potrebbe succedere nelle nostre città dove le mettiamo a fianco di un muro o a fianco di un'area dove la sera espongono gli ambulanti e quindi si costringe la persona non vedenti ad andare costantemente in conflitto con gli ambulanti presenti in quel caso. Altri suggerimenti per l'orientamento. La cunetta per lo scolo delle acque meteoriche potrebbe essere in certi contesti, senza diventare lo standard, la soluzione. Così come una possibile soluzione è il richiamo del ciottolo che in questo caso è stato richiamato al centro della strada esclusivamente pedonale e quindi può diventare un elemento di riferimento per la direzione. In altre città abbiamo trovato il ciottolo dei muri o degli edifici e quindi quello può diventare un elemento di collegamento. Credo che adesso sia sparito questo percorso

tattile che vediamo in questo esempio, questo per dire che quando non c'è sufficiente attenzione la manutenzione scarseggia e viene a mancare questo riferimento tattile per le persone non vedenti. Volevo però ricordare attraverso queste immagini l'alto contrasto della pavimentazione. Le persone ipovedenti hanno bisogno di molto più contrasto e questo è un altro tema su cui ricercare e fare sperimentare perché molto spesso l'alto contrasto nei centri storici non riusciamo ad applicarlo per tutta una serie di ragioni. È molto più facile creare un segnale per le persone non vedenti che per le persone ipovedenti. ovviamente io spero che questo non sia una segnale di limite invalicabile. Questo probabilmente è stato inserito come un segnale di direzione che porta inevitabilmente ad un palo della luce e quindi anche attenzione questo genere di errori che molto spesso si fanno. L'importanza dei particolari di cui io parlo spesso quando presento i PEBA nelle città, una delle cose più importanti è questa, due città diverse, applicazione di materiali completamente diversi ma con lo stesso errore, le fugature. se non sono fatte benissimo, questi percorsi diventano una tortura per le persone in carrozzina. Potete farlo largo 150 o 3 m, è importante la tessitura della pavimentazione, la rugosità della pavimentazione e questo ovviamente è un esempio negativo di come a volte si possono fare anche degli interventi pensando di farli accessibili. Il fattore estetico: da molto tempo stiamo cercando di introdurre anche l'elemento estetico, abbattere o superare una barriera non significa fare qualcosa di brutto ma spesso è un'opportunità anche per fare qualcosa di interessante e di bello. Ho preso due casi estremi, un sollevatore che collega con dei servizi igienici in piazza Bra a Verona e l'altro è un ascensore che collega i piani del Louvre. Quindi un intervento di tutt'altra fattura ma anche di spessore economico completamente diverso ma sempre con l'idea che questi interventi abbiano una loro logica nell'applicazione dell'accessibilità e della sicurezza. Attraversamenti. Sugli attraversamenti pedonali non basta solo schiacciare un pulsante o avere un cicalino sonoro. Dobbiamo fare attenzione anche ad un altro grande tema trovato nelle nostre città. Le chiamate pedonali spesso hanno tempistiche che non sono rispettose dei cittadini. Ogni cittadino ha il suo tempo di attraversamento e quindi dobbiamo pensare che molto spesso questi attraversamenti non rispettano le esigenze delle persone anziane. Noi costringiamo le persone anziane a percorrere l'attraversamento in due tempi con uno stop centrale oppure non pensiamo ai bambini che attraversano e quindi fanno dei passi corti e hanno bisogno di più tempo per quello. Mi ricollego ad uno degli esempi fatti da Matteo sui parcheggi e sugli attraversamenti. Non pensiamo alle persone sorde che non sentono il cicalino, magari vedono il verde ma non

sentono l'ambulanza che arriva e quindi l'importanza di vedere e avere conferma dell'attraversamento che sia davvero libero dagli ostacoli. Parlando sempre di attraversamenti questo è un esempio di sicurezza, un attraversamento completamente a raso quindi percorribile da tutti. Vediamo i paletti che limitano l'attraversamento dell'isola pedonale. Io però da tempo faccio vedere anche quest'immagine ripresa ad Aosta di un attraversamento con anche una riqualificazione dell'isola centrale. Inserire panchine, luoghi e punti di incontro di scambio diventa molto importante per la relazione nelle nostre città. Questo è un tratto molto importante per l'ingresso nella città di Aosta. In quel luogo spesso i giovani si radunano e poi arriva l'amico con l'auto che carica i compagni e se ne vanno. L'arredo urbano. Queste sono cose importantissime ed estremamente utili per le persone con difficoltà motorie. Ormai queste cose sono sparite dalle città italiane ma in realtà restano ancora importanti perché ancora non siamo stati in grado di sostituirli con dei bagni altrettanto accessibili. I bar non garantiscono per la stragrande maggioranza delle situazioni l'accessibilità di questi bagni, su che spesso sono sotterranei scalinate strette, occupate dalle cassette dell'acqua e quindi sono magazzini e pertanto tutto fuorché dei bagni veri e propri. Penso soprattutto alle persone anziane che devono recarsi in bagno spesso durante la permanenza nel centro della città. L'arredo urbano è sempre legato alla gestione dei rifiuti. Noi abbiamo un grande vuoto su questi temi e quindi l'importanza e la sensibilità di poter pensare che anche le persone con difficoltà possono avere la necessità di uscire, di conferire i rifiuti all'interno dei vari cassonetti. Altro tema è la gestione di queste barriere mobili che non essendo confinate all'interno di cordoli, aree o isole ecologiche specifiche, spesso le troviamo come in questo caso su una pista ciclabile e quindi pericoloso per tutti. Tutela storica. Vado un po' veloce perché non so come sia il tempo. Chiedo conferma ad Alessia. di più? ok

Tutela storica. Questa è Bologna. Lo scivolo non presenta una pendenza perfetta né un corrimano per le persone anziane ma lo mostrò come un grande esempio di collaborazione tra la pubblica amministrazione, anzi tra le pubbliche amministrazioni, quindi la sovrintendenza e l'ufficio tecnico. Quando c'è questa collaborazione, quando c'è un dialogo e si può costruire un dialogo tra soggetti diversi che agiscono tutti nello stesso modo sul territorio, allora possiamo fare anche delle cose

molto interessanti. Questo è l'altro lato.

questo è un esempio di una chiesa storica ad Arezzo, un esempio interessante anche perché qui stiamo parlando di accessibilità quasi trasparente. Io do la possibilità ad una persona in carrozzina con l'aiuto e con la spinta di un partner, di un compagno, di potersi recare all'interno di questa chiesa. Sono soluzioni a volte anche molto semplici. Bisogna trovare, come dire, la capacità di studiare, di riflettere e di dedicare tempo, e anche passione a questo genere di soluzioni. Questo è l'esempio classico che utilizziamo quando qualcuno ci dice che non è possibile fare qualcosa All'interno di un edificio storico. Bene, questo è l'ascensore all'interno del Colosseo. È il massimo dei monumenti che ci rappresenta nel mondo, probabilmente. L'ascensore che ha portato tra l'altro ad una maggiorazione di presenza di persone e di turisti proprio in visita sui vari piani del Colosseo. È un elevatore mimetizzato all'interno, che è stato voluta dall'amministrazione ma anche, come possiamo vedere, è stato un dialogo proficuo fatto con la sovrintendenza. L'accessibilità non è una cerotto che noi attacchiamo davanti ad un edificio con uno scivolo o una rampa o addirittura quel che è peggio ma fortunatamente sono sempre più rari, i serbo-scala. L'accessibilità può anche impreziosire se non la leggiamo come una risposta verso qualcuno ma come una grande opportunità per studiare qualcosa di diverso per tutti. Credo che questo sia un esempio assolutamente sobrio ed elegante nonché funzionale per le persone che hanno difficoltà soprattutto in carrozzina per poter superare un dislivello e siamo all'interno di una zona archeologica. Guardiamo i fori di Traiano. Questo è un esempio ripreso anche da riviste piuttosto importanti. Mi interessa farlo vedere per dimostrare che volendo si possono ottenere soluzioni molto interessanti anche curando nei particolari questi interventi. Possiamo vederlo dalle immagini alla mia destra. Aquileia, è la basilica o il monumento stesso sono accessibilissimi perché questa passerella nata per accogliere i turisti senza calpestare i mosaici romani di fatto diventano un percorso accessibile anche per le persone claudicanti o in carrozzina. Abbiamo una serie di interventi in giro per l'Italia che sembrerebbero elementi provvisori ma in realtà sono restati nel tempo e hanno consentito ai turisti di potersi recare ovunque visitando al pari di tutti gli altri le bellezze di cui il nostro territorio è pieno. Mostro questo esempio perché credo che di fronte ad un intervento così importante e oneroso ma importante e impattante dal punto di vista estetico forse

poteva esserci una soluzione alternativa usando la tecnologia. Noi dobbiamo anche capire che c'è una tecnologia sul mercato che ci può aiutare molto e che non è necessario creare dei monumenti nel rispetto dell'accessibilità. Qualcosa che avrà detto Stefano negli incontri passati, Venezia era considerata una barriera ma se andiamo a ragionare in termini di sistema e intuiamo il filo conduttore, il famoso filo di Arianna che potrebbe portare ad un aumento dell'accessibilità per tutta la città, questo, dopo tanti studi e tanti anni e sperimentazioni, è stato dimostrato che l'uso di pontili accessibili associato a trasporto pubblico accessibile ci consente di poter rendere la quasi totalità della città che è l'area verde che state vedendo, accessibile ai turisti ma non solo, anche ai propri cittadini.

Perché no, io qui ho portato una cartina dell'acqua alta ovvero degli stivali che servono, l'altezza degli stivali, i luoghi che sono accessibili quando abbiamo l'acqua alta. Allo stesso tempo è anche una riflessione sul tema dell'accessibilità e quanto può essere importante per fare comunicazione alle persone che hanno delle difficoltà nelle nostre città, questo è il famoso salotto della città e credo che queste immagini non rappresentino assolutamente un salotto ma un parcheggio nel centro storico della città. questo progetto che è stato realizzato tiene conto dei bisogni anche dei bambini, tiene conto dei bisogni delle persone che hanno delle fragilità di tipo visivo come possiamo vedere dai particolari. Io farei un accenno anche agli spazi verdi perché mi è anche stato assegnato il tema dei parchi. Parto da una carta importantissima, la carta di Norcia sottoscritta da associazioni tra le più importanti, come vedete segnalato nella diapositiva, proprio sull'accessibilità dei parchi. Rappresenta ancora il punto di partenza di una riflessione sull'accessibilità dei parchi. Qui vediamo una riflessione sui parchi anche stranieri. Questi sono modelli di riqualificazione di aree di edilizia popolare. Questo è uno dei primi esempi in Europa di giardino dei cinque sensi con una serie di accorgimenti per le persone non vedenti nel potersi recare all'interno di questo parco urbano. Ci sono anche altre soluzioni che sembrerebbero banali ma non lo sono e che aiutano le persone a comprendere ciò che sta intorno. questo è un giardino sensoriale. Prima avete visto una pavimentazione tattile che porta ad un contenitore che illustra le essenze esposte all'interno ci sono soluzioni interessanti. Le abbiamo ritrovate nei nostri viaggi in giro per l'Europa ad esempio in Olanda. L'uso dei parchi per gli anziani, attrezzati per attività agricole ma non solo. Inoltre la

possibilità di coltivare ortaggi e quindi dare anche soddisfazioni personali nel momento in cui si vanno a realizzare dei prodotti. Qui abbiamo già dei parchi urbani attrezzati per le persone non vedenti. Il grande errore è la possibilità di considerare indistintamente i bisogni di tutti, il grande errore fatto in questo caso non è riguardo le persone non vedenti ma riguardo alle persone che utilizzano le carrozzine perché queste piastre di orientamento per le persone non vedenti con le fugature molto distanti sono deleterie per le persone in carrozzina. Non parliamo delle persone con girelli.

questo è un altro esempio di orientamento, facendo con delle corde. Qui siamo in un altro percorso didattico ottenuto con un investimento abbastanza limitato nell'uso delle tecniche e delle corde e non nella pavimentazione tattile, come tutti potrebbero immaginare. Ecco altri esempi sempre di stimoli soprattutto per i bambini e per le scolaresche che frequentano questi luoghi. Faccio spesso vedere questa immagine quando affronto il tema del turismo perché voglio lanciare un altro messaggio che è questo. Il turista, la persona che vuole visitare un luogo o la famiglia che vuole passare un fine settimana in un luogo non deve scegliere quel luogo perché è accessibile ma sceglie quel luogo perché si vedono delle cose interessanti. In questo caso è un luogo dove si mangia anche molto bene quindi la motivazione del mio spostamento è la cucina, l'ambiente, non è l'accessibilità. Non vado a Rimini perché c'è un albergo accessibile. Vado a Rimini perché ho l'albergo accessibile ma anche il ristorante accessibile o lo stabilimento balneare accessibile quindi un sistema di offerta del territorio-e ritorniamo ancora una volta alla logica del sistema - che mi consente di vivere in quella città. Un altro esempio di progettazione di parchi. Qui c'è un esempio di parco della Maremma pensato per le persone non vedenti e quindi con una serie di segnalazioni tattili che non sono le pavimentazioni tattili che avete visto prima. Qui vengono semplicemente usate delle protezioni, dei parapetti, dei cordoli per dare indicazioni alle persone e seguire un determinato percorso. Poi i giardini sensoriali e la possibilità di stimolare in questo caso utenti che hanno delle pluri- disabilità attraverso soluzioni spesso anche banali e laboratorie ali quindi in questo caso abbiamo strumenti musicali o recinti di animali. Infine, casse di espansione di un fiume, da affrontare secondo un principio normativo che è quello della pendenza del 5% e allora ecco che la pendenza di questa rampa che sull'ordine di un centinaio di metri diventa una rampa

didattica e un percorso didattico con la possibilità di arrivare in cima a questa testa, se lo guardiamo in pianta sembra un serpente che va verso l'acqua, e questo è il termine del percorso dove le persone si possono sedere e osservare. Vedete questa corda rossa che diventa sempre un elemento di guida per le persone ipovedenti e non vedenti e le finestrelle a varia altezza per osservare l'ambiente da vari punti di vista.

Parco inclusivo: c'è un grande parlare di parco inclusivo. Per noi che parliamo molto vediamo idee sull'accessibilità, vi do un'immagine riassuntiva delle suggestioni che si possono creare all'interno di queste soluzioni, l'inclusione non si crea mettendo l'altalena che io chiamo gabbia delle scimmie, una altalena di metallo accessibile per le persone in carrozzina. Non voglio costringere mai un bambino in carrozzina ad utilizzare quell'altalena e a 5 m di distanza avere altri bambini che fanno altri giochi completamente diversi. Questa non è integrazione ma emarginazione da questo punto di vista. Per noi l'inclusione dei parchi significa creare relazioni e opportunità, stimoli, peraltro in questo che è il primo parco inclusivo della città di Reggio abbiamo proprio inteso utilizzare arredi che comunicassero la cultura dell'inclusività.

Questo è un esempio di bellissima partecipazione con le maestre che hanno manifestato un grande entusiasmo in questo lavoro di progettazione del parco che tra l'altro si concluderà entro qualche anno.

Arenili, Ne parlo perché l'Emilia-Romagna è una terra dove abbiamo anche una parte di spiaggia e di stabilimenti balneari e quindi voglio lanciare un messaggio. Non è la pedana che rende accessibile uno stabilimento balneare e quindi io mi rifiuto di pensare che è una spiaggia accessibile; per me, per noi, l'accessibilità non è neanche l'uso di una sedia da mare perché dipende sempre da qualcuno che ti porta verso il mare e verso l'acqua però per noi l'accessibilità è un insieme di soluzioni che ti consentono di scegliere il posto dove vuoi stare all'interno della spiaggia e credo che con tutto questo tema del covid 19 ci sia la possibilità di portare avanti questo genere di filosofia di scelta degli arenili e della posizione dei materassini e dell'ombrellone, dove vuoi tu e non dove te lo assegnano gli altri, in genere nei luoghi più ombreggiati e meno assolati

con una vista pessima e questo è l'esempio di uno degli stabilimenti balneari che ha lavorato molto sull'accessibilità non solo dei percorsi ma anche accessibilità dei servizi.

Scorro molto velocemente. Credo che le immagini più di ciò che io vado dicendo siano significative rispetto alla filosofia che vi voglio trasmettere, soprattutto agli stimoli che vi voglio trasmettere. Sono anche immagini che troverete sul sito del CERPA, quindi pluralità di soluzioni sempre, pluralità di servizi che possono far nascere anche servizi nuovi e diversi. Parchi- gioco urbani. A me interessa mostrare la famosa altalena a cestone, esempio di integrazione e inclusione dei bambini tra di loro, i bambini possono giocare tutti assieme, come anche altre soluzioni, un castello percorribile con una carrozzina. C'è una frase che abbiamo coniato tempo fa che è questa: noi tecnici dobbiamo pensare d'ora in poi ai visitatori con bisogni ordinari che a volte richiedono risposte speciali. Quindi noi ci rivolgiamo a utenti che non sono speciali ma sono normali solo che a volte richiedono risposte speciali e qui sta la nostra capacità di capire e comprendere quanto possiamo rispondere a questi bisogni. Vado velocemente a parlare dei trasporti. È molto importante la scelta del trasporto. Non c'è un trasporto unico che possa risolvere i problemi delle nostre città ma c'è una pluralità di soluzioni che possono concorrere a rendere sempre più autonoma la nostra pluralità all'interno delle città. C'è l'autobus, c'è l'auto, non c'è solo uno che possa risolvere tutto. Ricordiamo che la pedana agganciata all'autobus non è la panacea di tutti i nostri desiderata di mobilità ma bisogna che abbiamo un'idea di trasporto e di idea di trasporto quindi dalla fermata dell'autobus dove ci preoccupiamo che sia accessibile, poi non ci preoccupiamo che questa sia collegata ad una rete pedonale accessibile e quindi creiamo un sistema di trasporto e una linea accessibile ma quando la persona scende rimane lì con un paletto alla fermata perché non ha più la possibilità di andare oltre quindi bisogna fare sempre un ragionamento di collegamento del trasporto. Queste sono due immagini di una città tedesca dove mi trovo e dove ho fatto le foto. Il pannello comunica orari e tempi di arrivo e partenza dell'autobus. La persona in carrozzina ha schiacciato il pulsante rosso e l'autista sapeva che doveva caricare una persona e quindi si è affermato nella giusta posizione per caricare questa persona e ovviamente ha fatto scendere la pedana. In questo caso è manuale ma ci sono anche pedane automatiche. Lasciamo stare il trasporto aereo perché normalmente non ci competono

molto anche se fanno parte del sistema di abilità. Vorrei spendere due parole sul turismo, e in particolare sul bus turistico. Questo è un esempio di autobus granturismo in grado di accogliere persone in carrozzina, non tante, perché c'è la proporzione di un certo numero, ma possono portarli da una città all'altra. Il taxi. La mobilità dolce io la leggo come una velocità molto bassa e come un uso anche diverso del mezzo per essere trasportate per muoversi. Qui abbiamo una serie di soluzioni e non da ultimo a destra vediamo il threeeride, che consente a chiunque di essere agganciato su questo motore e poter fare 20 km senza fatica ma anche di poter percorrere una pavimentazione sconnessa e una pendenza fino al 12% perché con questi mezzi si può arrivare anche ad una pendenza oltre il 15%. Per quanto riguarda la mobilità dolce noi pensiamo alle persone con disabilità invece io penso che bisogna pensare alle persone nella loro diversità. Abbiamo anche i nostri turisti obesi che hanno le nostre stesse esigenze o ad esempio le stesse esigenze dei turisti paraplegici. Finisco con il manifesto della bellezza. Abbiamo lavorato molto anche come CRIBA sul tema della bellezza cercando di far passare questo messaggio, che tutto ciò che facciamo a favore dell'accessibilità può essere anche bello se studiato e fatto bene. È un tema su cui il design for all sta lavorando da una decina di anni. questo è un esempio di 600 cittadini che hanno firmato una carta sul manifesto della bellezza. 600 cittadini progettisti, imprenditori e politici che si sono impegnati nel loro lavoro quotidiano ad essere rispettosi dell'accessibilità e allo stesso tempo di far veicolare anche la bellezza come capacità di saper accogliere soluzioni che riguardano praticamente tutte le persone indistintamente.

la città deve essere delle persone e non solo di qualcuno o peggio ancora dei veicoli. Grazie per l'attenzione.

<< Grazie. Abbiamo avuto un'ricco intervento. A chi fosse sfuggito, abbiamo visto 151 Slide quindi tantissime soluzioni presentate come buone pratiche. Leris e Matteo prima hanno chiarito che senza una progettazione basata sulle persone, che sia inclusiva e che quindi conosca il contesto specifico, le esigenze specifiche e le priorità specifiche di un territorio, anche queste buone pratiche potrebbero accontentare o soddisfare o facilitare un gruppo e addirittura sfavorirne un altro. Quando si parla di progettare con e quindi andare verso l'inclusione e non l'integrazione

significa avere una visione simultanea integrata, multidisciplinare e multi-scalare come diceva proprio il titolo di questo intervento e di questa giornata formativa e i nostri relatori sicuramente sono riusciti a centrare l'obiettivo.

Adesso passerei alle domande.

Abbiamo le prime domande per Matteo:

questa è una domanda-commento.

- La progettazione degli spazi per una città inclusiva è fondamentale ma penso che oltre alla realizzazione degli spazi, le amministrazioni debbano investire anche in: mezzi pubblici più efficaci ed ecologici, incentivare lo smart working nelle amministrazioni, investimenti per incentivare progetti di smart city e continuare nell'ascolto delle persone.

<< Sicuramente sì. Mi sentite, visti i problemi di audio? Sicuramente è tutto giusto. Subiamo i problemi dell'urbanistica e negli ultimi cinquant'anni, la città diffusa che abbiamo sviluppato soprattutto più a nord, distruggendo, mi viene da dire, molto del territorio verde delle nostre regioni, ha mandato in crisi ovviamente il trasporto pubblico. Considerate che visto gli esempi dell'Olanda nel 72 prevedeva di non poter mettere un solo mattone se non c'era una fermata del trasporto pubblico entro un raggio di 100 m su gomma o due km sul ferro. Quindi cinquant'anni dopo si ritrova una nazione che appoggiava il trasporto pubblico. Noi abbiamo sviluppato molte frazioni ed zone residenziali al di fuori della città dove oggi il trasporto pubblico fa fatica economicamente e in

molti modi. Sicuramente è molto interessante, un tema che ha ripreso anche Milano nel suo documento Milano 20 20. Lo trovo molto interessante perché c'è proprio una visione, la visione che ho provato a raccontare, quella dei 15 minuti, ovvero l'idea che in 15 minuti ci siano tutti i servizi di cui un cittadino ha bisogno. Certamente bisogna puntare sul trasporto pubblico, sulla smart city, la città intelligente, ma mi serve una città intelligente dove continuiamo a morire perché attraversiamo la strada? Di nuovo metto l'attenzione sul recupero della sicurezza nelle nostre strade che diventa un maggiore disincentivo a qualsiasi tipo di mobilità.

<< Grazie. Intanto vorrei dare il benvenuto anche a Piera Nobili, presidente del CERPA che ha partecipato appunto come partecipante ma potrebbe integrare alcune informazioni rispondendo a questa domanda. Leris, se vuoi rispondere, Piera, integra pure, eccetera.

- Ci sono esempi dedicati ai cassonetti o ai rifiuti solidi urbani che siano accessibili alle varie categorie di persone con disabilità?

<< Posso rispondere io, poi Leris può integrare visto che è un'esperienza sviluppata a Ravenna, quattro anni fa e poi si è conclusa due anni e mezzo fa attraverso il progetto Hera Lab, nato dalla multiutility Hera, con la creazione di laboratori sul territorio regionale per rendere più efficace ed efficiente la raccolta dei rifiuti differenziati coinvolgendo tutta una serie di stakeholder qualificati nelle diverse province. Ero inclusa nei diversi stakeholder e tra le idee promosse una idea era iniziare a pensare ad una qualità diversa di approccio al progetto, non solo dei cassonetti ma delle isole ecologiche e così via coinvolgendo direttamente il CRIBA Emilia-Romagna. Con il CRIBA, e

con Alessia Planeta in modo particolare e con Cinzia Araldi, abbiamo elaborato una ricerca che ora in possesso di Hera, e con questa ricerca abbiamo affrontato non solo il tema dell'accessibilità al singolo cassonetto bensì il tema era della raccolta e la consegna. Abbiamo valutato le dimensioni, che questi cassonetti dovrebbero avere, il peso della apertura dei cassonetti, che dovrebbe consentire un basso sforzo fisico, abbiamo valutato tutta la riconoscibilità dei diversi

cassonetti differenziati per raccolta di rifiuti. Abbiamo dato una serie di linee guida e di impostazione progettuale complesse che diventano complesse non solo perché il progetto si interfaccia anche con i mezzi che raccolgono quei cassonetti nel senso che li svuotano, ripuliscono, li santificano e così via ma si interfaccia anche con il codice della strada e quindi mettere a sistema cioè rendere organico l'intero intervento diventa complesso perché significa fare intervenire più e diversi soggetti all'interno dello stesso progetto e della stessa realizzazione. Posso dire che c'è uno sviluppo di questo progetto che sta andando avanti proprio rispetto alla raccolta differenziata e alla progettualità dei cassonetti, che in realtà non solo diventeranno più accessibili ma diventeranno delle vere e proprie stazioni multi-funzionali e facilmente riconoscibili anche attraverso tutta una serie di sensori e interfacce che renderanno possibile il riconoscimento della singola raccolta differenziata ma anche l'immissione del rifiuto all'interno del cassonetto. Queste dovrebbero diventare delle vere e proprie stazioni polifunzionali. Ovviamente questo è un progetto in mano a Hera Lab e quindi non lo stiamo seguendo in questo caso come affiancamento esterno. Questo è quanto posso dire rispetto al tema della raccolta dei rifiuti. Sembra banale ma in realtà anche questa sembra una realtà molto complessa che si interfaccia anche con quanto relazionata Matteo relativamente all'arredo della strada. Cioè, dove lo colloco e come lo colloco, oppure quanto relazionata Leris sul sistema urbano nelle diverse destinazioni e nei diversi usi che facciamo del suolo urbano.

<< Prossima domanda, adesso torniamo alla mobilità.

- Secondo lei, perché in alcune zone italiane tra cui anche in Emilia-Romagna, in cui si cerca di proporre una città 30 o comunque limitare fortemente il traffico automobilistico nei centri storici, si è sempre avuta una forte opposizione da parte di cittadini e commercianti? I commercianti lamentano di far morire il centro storico e i cittadini di avere una svalutazione degli immobili. Il suo intervento dimostra il contrario. Dipende da una mentalità sedimentata nel cittadino? Può << dipendere anche dalla scarsa presenza di mezzi pubblici sul territorio?

<<Secondo me dipende ma varie cose. Secondo me facciamo degli strumenti sbagliati di moderazione della velocità ma non comunichiamo invece la comunicazione è l'elemento più importante e per questo sono importanti le sperimentazioni che ho fatto vedere, così importanti che tutte hanno avuto successo e tutte sono finite con la raccolta per farlo diventare definitivo. Racconta un'esperienza successa ad un convegno di Verona, invitato da un partito politico per un intervento sempre sulla strada e le persone. Alla fine una persona residente in quel quartiere, ha detto: ero contraria ma adesso che lei lo ha spiegato, sarò una delle prime promotrici della zona 30. Se non lo raccontiamo, la gente non sa a che cosa serve. Il fatto di toccare, in quella esperienza che ho fatto, la persona che mi viene a dire: architetto, ho dormito con la finestra aperta, perché l'autobus non passava più a 80 chilometri orari ma passando a 30 vedeva il rumore ridotto.

Se non raccontiamo e non spieghiamo, può esserci il rifiuto di questi interventi. Per la maggioranza dei cittadini è molto importante questo punto, ci basiamo molto spesso sulle opinioni e ad esempio a Madrid durante il periodo natalizio erano state chiuse delle strade. Poi si è dimostrato che i commercianti che avevano guadagnato di più erano quelli che avevano avuto la strada pedonale. Con i dati alla mano io smonto molte delle polemiche. Senza dati alla mano prestiamo il fianco a molte polemiche.

Se vai a chiedere alla generalità dei cittadini, la maggior parte sono a favore ma non scrivono ai giornali, non fanno la voce grossa e quindi è una maggioranza "silenziosa". Anche la capacità dell'amministrazione di gestire il consenso e la gente scontenta serve a far vedere che i numeri sono ben più diversi rispetto a quanto la stampa è abituata a fare.

<< Adesso invece una domanda per te, Leris, se vuoi rispondere.

- Sarebbe possibile abbinare dissuasori di sosta, palettipara pedonali e cordonate stradali per i non vedenti. In alternativa, quali soluzioni per i non vedenti tenendo presente anche le soluzioni di

pregio dei centri storici?

<< intanto i dissuasori di sosta per i centri storici non sono mai stati abbastanza belli da poter essere accolti anche positivamente. Dal punto di vista delle persone non vedenti, è chiaro che una ripetizione dei dissuasori, possono essere i panettoni o le catenelle, non sono perfettamente funzionali alle persone non vedenti perché bisognerebbe comprendere anche come queste persone si muovono e come utilizzano, quali sono le tecniche con cui utilizzano il bastone. Ci sono varie tecniche e ci sono vari bastoni con varie modalità del corpo da parte della persona. È chiaro che l'elemento più funzionale in assoluto è sempre il cordolo, è sempre qualcosa di continuo. È una linea, un binario che la persona con il bastone riesce ad abbattere e a seguire con una certa sicurezza. Dobbiamo anche ricordare che molto spesso le persone non vedenti si muovono anche in copia. Una persona porta il bastone e l'altra abbraccia la persona con il bastone. Quindi parliamo di 1,2 m che però viene monitorato solo per quei 90 cm o 1 m che è il campo di azione del bastone della persona che lo utilizza. Il cordolo può sempre essere funzionale oppure bisogna ricorrere alla pavimentazione tattile. Avevo fatto vedere l'esempio della pavimentazione in mezzo al marciapiede proprio per questa ragione. Se l'ometto a fianco al marciapiede potrebbe diventare un elemento che va ad incontrare una serie di ostacoli. Se penso alle città come Ferrara o Ravenna o anche Reggio dove abbiamo la pessima abitudine di parcheggiare le biciclette e appoggiarle affianco al muro, le persone non vedenti si scontrano immediatamente con le biciclette. Rovesciano le biciclette e si fanno male perché questo è successo di vedere a me, un non vedente che si è rotto un pollice per non urtare una bicicletta malamente appoggiata al marciapiede. Quando torno al ragionamento di sistema intendo anche questo, ragioniamo sulla sicurezza delle persone non vedenti e cerchiamo un orientamento ma dall'altra parte dobbiamo anche cercare di eliminare una serie di criticità che trovo sul percorso: perché le biciclette sono appoggiate sul muro? Perché probabilmente non ho delle attrezzature che consentono il parcheggio della bicicletta fuori dal campo del percorso pedonale, dal corridoio protetto e sicuro del pedone. Quindi questa è una riflessione su cui ci dobbiamo attivare altrimenti non saranno mai soluzioni complete. Io credo che la pavimentazione tattile di cui parlavo prima è importante che ci sia ma ci deve essere soprattutto quando sono in un contesto che richiede una rassicurazione.

Devo attraversare e allora è importante l'attraversamento pedonale ed è importante che io abbia la pavimentazione tattile perché è quella che mi assicura la posizione del corpo rispetto alla direzione di attraversamento. È importante perché mi fa capire che qui finisce il pedonale e quindi il mio spazio sicuro e lì comincia lo spazio insicuro. È importante anche notare che le persone non vedenti, soprattutto quelle più giovani, fanno percorsi di formazione all'autonomia e all'orientamento quindi vengono educati da altri tecnici a sapersi orientare e riconoscere suoni e profumi e tutti elementi di orientamento che la città può offrire quindi quando manca un percorso tattile o non posso utilizzare dei dissuasori per l'orientamento avrò comunque altri segnali che mi danno il senso della direzione.

<< Forse Leris, in parte, hai risposto anche all'altra domanda che sto per fare. Hai sottolineato che una persona non vedente si orienta principalmente secondo guide naturali quindi la logica del percorso tattile è, dovrebbe essere residuale. La domanda è:

- come è possibile avere dei linguaggi universali se ogni città utilizza sistemi di orientamento diversificati? Se una persona non vedente di Reggio Emilia è abituata ad un segno utilizzato a Reggio Emilia ad esempio un cubetto di porfido, va a Trento e trova i layer, non si trova disorientata?

<< Sì, è così ma dobbiamo ricordare una cosa, che il tema delle persone non vedenti è nato ed ha preso campo soprattutto con uscita del dpcr 503, nel rispetto del 236, quindi per le persone che hanno problemi di disabilità sensoriale. Nella nostra evoluzione culturale, fino al 1996 abbiamo perseguito i bisogni delle persone con disabilità motoria. Dopo il '96 abbiamo iniziato anche ad interessarci delle persone non vedenti. Da questo punto di vista abbiamo un ritardo e un periodo di tempo che ha portato a sperimentazioni in generale anche sulla base di esigenze locali delle persone non vedenti locali, una sperimentazione diversa ad esempio nella modalità di orientamento. Ecco perché sarebbe importante poter avere una indicazione europea che definitivamente orienti. Non possiamo avere la Germania con due segnali, Parigi e la Francia con due o tre segnali, l'Italia con cinque o sei segnali. È evidente che se vado a Parigi, mi trovo in

difficoltà perché interpreto una cosa ed è un po' come l'alfabeto. Se sono arrivato a scrivere utilizzando tre lettere, nel momento in cui ne devo utilizzare sei c'è qualcosa che non torna nell'identificazione dello spazio e quindi vengo messo in difficoltà. È importante abituarsi all'uso dei cinque sensi principali delle persone.

la direzione del traffico che percepisco con l'udito mi dà conferma. Inoltre io posso anche utilizzare cinque sensi ma il senso tattile o plantare per ragioni di sicurezza mi dovrebbe dare conferma soprattutto in condizioni particolari. Una piazza aperta non dà alcun tipo di segno o di orientamento se non c'è qualcosa di tattile che posso seguire. Abbiamo dei contesti in cui il tattile è obbligatorio mentre ci sono altri contesti in cui se ne può fare a meno. Vedere un muretto di 200 m affiancato con pavimentazione tattile posta a 30 cm dal muretto mi sembrano soldi sprecati e buttati al vento perché il muretto è già la direzione che seguo con il bastone ma se questo percorso tattile me lo trovo all'interno di una piazza credo che diventi una grossa difficoltà e da qui l'importanza di poterlo inserire nell'orientamento della pavimentazione.

<< Aggiungo una cosa ma può darsi che non abbia capito bene io la domanda. Diciamo che il problema non è tanto nel materiale perché comunque i segnali sono quelli, almeno i principali, quello di stop, pericolo, cambio di orientamento e linee dritte. Che sia porfido, gomma, bollini, tondi piuttosto che quadrati in pietra, il piede lo riconosce quindi almeno quei segni hanno lo stesso senso. Il problema è a livello di scelta e di posizionamento.

<< aggiungo un'altra cosa. C'è un problema di informazione, di circolazione dell'informazione. Se io vado a Trento e trovo un'altra modalità di orientamento, lo devo sapere. Chi è che me lo dice? normalmente l'associazione locale perché io mi fido della persona non vedente di Trento che mi dice: guarda, ti muovi in un certo modo qui. Questa è una modalità. Va detta un'altra cosa. Se mi devo muovere per la prima volta in una città, non vado mai solo. Nell'abitudine delle persone soprattutto non vedenti e ipovedenti, ci si muove accompagnati da qualcuno. Poi se devo andarci 10 volte al mese, allora memorizza il percorso e mi faccio una mappa mentale e a quel punto mi

muovo in autonomia. Ma dopo che mi sono mosso con la persona che mi ha accompagnata.

<< Un'altra domanda sui linguaggi.

- Mi è capitato di sentire un'esternazione in merito a diversi linguaggi dedicati a non vedenti quindi a diversi sistemi di lettura dei percorsi tattili. Corrisponde a verità oppure si tratta di fake?

<< corrisponde in parte a verità. Il sistema più diffuso non è conosciuto da tutte le persone non vedenti e va anche detto, sacrosanta verità che non tutte le associazioni concordano con quel percorso e con quella modalità e quindi finché noi avremo soggetti che manifestano anche l'esatto contrario e quindi non c'è una opinione comune e concordata dalle varie organizzazioni, prevale chi ha fatto di più ma fatto da una lettura politica mi viene da pensare che se siamo in tanti e la pensiamo in modo diverso non riusciamo a fare fronte comune ed è il motivo per cui tutto questo tema non lo troviamo all'interno del regolamento del codice della strada. Se fossi all'interno del codice della strada, non ci sarebbe più nessun tipo di scusante. Diventerebbe la norma. In questo caso è una norma fatta da una maggiore diffusione, una norma che nasce dal basso ma non è una norma che viene regolarmente rispettata.

<< Ultima domanda. Penso che valga per entrambi ma in contesti diversi, spero di avere capito bene. La settorialità delle competenze e-o delle leggi in termini di burocrazia del progetto finale, sono stati un limite o un valore aggiunto nelle vostre esperienze?

<< Leris Fantini: per me è stato un limite. È evidente, nessuna norma può normare l'universo mondo e tante norme vanno in conflitto tra di loro. Questo è un grande limite, è necessario avere meno norme e più legge-quadro. Purtroppo ci troviamo con vari limiti e qui chiudo questa risposta, che abbiamo una condizione anomala rispetto ad altre nazioni. Da noi chi fa la norma è la giurisprudenza in questo momento, la giurisprudenza che porta avanti e che va a coprire i vuoti dati dalla norma o dall'eccesso di norme o dal conflitto tra le norme. Il CRIBA sta guardando

sempre con più attenzione alla giurisprudenza e questo tu, Alessia, lo sai benissimo, e non tanto alla normativa con i suoi difetti e il suo invecchiamento naturale.

<< Matteo Dondè: concordo assolutamente con Leris, è assolutamente un problema tant'è che per quanto riguarda i miei temi, sapete che il codice della strada italiano è molto vecchio. Per intenderci, parla ancora di velocipedi, cosa che mia nipote non sa che cosa siano, e non richiama biciclette. Un tema importante sarebbe un codice della strada europeo addirittura. Uguale in tutte le nazioni europee. A parte che serve a noi per aggiornarci e a fare ciò che fanno nelle altre città ma almeno rendiamo il linguaggio assolutamente universale e comprensibile da tutti.

<< Il commento di chi ha fatto la domanda è proprio questo. Non avevo dubbi. Il progetto è secondario al rispetto della norma. Però c'è anche da dire che sempre nell'esperienza, ed è stato illustrato benissimo nei casi presentati, quando ci sono delle vere partecipazioni è quindi una creazione di consenso, è una creazione attesa da parte della popolazione; quando ci sono delle integrazioni preventive non si disattende la norma, la norma si rispetta e si riesce a fare anche il progetto. Altra domanda:

- bellissimo il suo intervento, vedere quei bambini giocare all'uscita di scuola è stato commovente, liberare le strade dalle macchine significa anche togliere i parcheggi. Mi conferma che la scelta delle zone 30 deve essere accompagnata dall'incentivo al trasporto pubblico e alternativo? Qual è la relazione che hanno le pubbliche amministrazioni con questa visione collegiale e di sistema?

<< Sicuramente sì, credo che veramente sia una visione di città e non un ingrediente che cambia la visione ma deve essere davvero una visione a 360° come ha spiegato Leris. Dobbiamo davvero avere una visione della città inclusiva su tutti i temi. Non posso togliere della sosta senza potenziare il trasporto pubblico e non posso aumentare la mobilità individuale senza aumentare la sicurezza stradale. Rispetto alle pubbliche amministrazioni vedo ancora troppa timidezza. Secondo me si vede in questo momento post-covid. Ovunque in Europa si sta lavorando sulla pedonabilità e

la ciclabilità. Non c'è però una sola amministrazione che stia ampliando i marciapiedi, cosa che abbiamo visto fare dalle città spagnole, francesi, tedeschi, lo stanno facendo tutti. Vedo di nuovo poca capacità e poca visione e molta paura ad intervenire su temi che secondo me in questo momento i cittadini stanno dimostrando di essere molto attenti. Oggi c'è molta più gente che vive i parchi e vanno in bicicletta. Il tema della sosta e anche un dettaglio più tecnico però togliere la sosta dalle strade significa disincentivare l'uso dell'auto privata, vuol dire tariffare la sosta sul suolo pubblico come si fa nel resto d'Europa. Ad Amsterdam il parcheggio costa € 10 l'ora e non un euro e mezzo e quindi a quel punto utilizzo quasi lauto rispetto al trasporto pubblico. Togliere la sosta significa avere anche spazio per le altre funzioni. Il progetto che ho fatto vedere prima, di togliere le auto dalle strade, concentrando però i parcheggi in strutture. Per ogni zona residenziale è stata individuata un'area per il parcheggio. Ogni residente del quartiere avrà il parcheggio in quella zona. Il parcheggio della prima auto costa otto e già la seconda auto te la faccio pagare tanto e la terza auto la faccio Strapagare. Questo nei 10 anni ha consentito di passare da 60 auto a 40 auto ogni 100 abitanti e quindi ridurre la pressione delle

automobili in città avendo spazio per le altre funzioni.

<< Grazie a tutti. Siamo arrivati alla fine. Vi faccio vedere l'indirizzo da cui sarà possibile scaricare il materiale, ricordando che il video richiede un po' per essere processato e poi sarà caricato sul canale YouTube del CERPA. Subito dopo verrà lanciato il questionario di gradimento con le domande inerenti all'evento e quindi vi chiediamo di compilarlo e subito dopo potete lasciare il webinar in tempo come da tabella di marcia.



È arrivato anche il questionario.

Ringrazio ancora Matteo Dondè e Leris Fantini. Ringrazio tutti voi per la partecipazione sempre attenta, puntuale e anche per i complimenti che trasferisco ai relatori. A mano a mano che completata il questionario di gradimento, potete lasciare il meeting. Buona giornata e buon lavoro a tutti.