

# CAMBIA MENTI

RESPONSABILITÀ  
E STRUMENTI  
**PER L'URBANISTICA**  
AL SERVIZIO  
DEL PAESE



© Copyright 2017



Roma-Milano

ISBN 9788899237080

Volume pubblicato digitalmente nel mese di marzo 2017

Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net) | Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

# CAMBIA MENTI

RESPONSABILITÀ  
E STRUMENTI  
**PER L'URBANISTICA**  
AL SERVIZIO  
DEL PAESE



**XIX Conferenza nazionale SIU  
Cambiamenti. Responsabilità e strumenti  
per l'urbanistica al servizio del paese  
Catania 16-18 giugno 2016**

**Coordinamento scientifico**

Paolo La Greca, Maurizio Carta

**Comitato scientifico**

Daniela De Leo, Matteo di Venosa, Filippo Gravagno,  
Giovanni Laino, Francesco Lo Piccolo, Elena Marchigiani,  
Nicola Martinelli, Francesco Martinico,  
Stefano Munarin, Fausto Carmelo Nigrelli, Michelangelo Russo,  
Michelangelo Savino, Paola Savoldi, Maurizio Tira

**Staff**

Rossana Anfuso, Annalisa Contato, Fiorenza D'Urso,  
Chiara Costalunga, Paola Costantino, Sergio Galvagno,  
Jessica Oliva, Giuliana Stampigi, Renata Zappalà

**Comitato organizzatore**

Giuseppe Abbate, Luca Barbarossa, Daniele La Rosa,  
Barbara Lino, Vito Martelliano, Marilena Orlando, Valentina Palermo,  
Giusy Pappalardo, Viviana Pappalardo, Riccardo Privitera,  
Daniele Ronsivalle, Valeria Scavone

**Illustrazioni**

Nico189 (Nicola Laurora)

**Pubblicazione degli Atti**

A cura della Redazione di Planum. The Journal of Urbanism  
Giulia Fini, Cecilia Maria Saibene, Paola Piscitelli  
con Daniele Ronsivalle, Laura Infante, Francesca Leccis  
e Erika Gallego

La pubblicazione degli Atti della XIX Conferenza nazionale SIU  
è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza.

Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati  
inseriti nella pubblicazione.

Ogni paper può essere citato come parte degli "Atti della XIX  
Conferenza nazionale SIU, Cambiamenti. Responsabilità e strumenti  
per l'urbanistica al servizio del paese, Catania 16-18 giugno 2016,  
Planum Publisher, Roma-Milano 2017.

---

## Workshop 1.A

### **Ambiente, agricoltura, paesaggio**

**Coordinatori:** Antonio Leone, Mariavaleria Mininni

**Discussants:** Filippo Schilleci, Vincenzo Todaro, Vito Martelliano

## Workshop 1.B

### **Ambiente, agricoltura, paesaggio**

**Coordinatori:** Fabio Bronzini, Andrea Arcidiacono

**Discussants:** Giuseppe Abbate, Santi Daniele La Rosa

## Workshop 2

### **Economia circolare**

#### **e nuove forme produttive**

**Coordinatori:** Barbara Lino, Stefano Munarin

**Discussants:** Ezio Micelli, Consuelo Nava

## Workshop 3

### **Mediterranei. Flussi, migrazioni e diseguglianze**

**Coordinatori:** Giancarlo Paba, Daniela De Leo

**Discussants:** Filippo Gravagno, Michele Peraldi, Angelo Sampieri

## Workshop 4

### **Italia sicura: i rischi territoriali e ambientali**

**Coordinatori:** Roberto Gerundo, Michele Zazzi

**Discussants:** Giuseppe Fera, Adriana Galderisi

## Workshop 5.A

### **Per città più resilienti: progetto urbano per l'efficienza energetica e i cambiamenti climatici**

**Coordinatori:** Lorenzo Fabian, Francesco Martinico

**Discussants:** Patrizia Gabellini, Valeria Scavone

## Workshop 5.B

### **Per città più resilienti: progetto urbano per l'efficienza energetica e i cambiamenti climatici**

**Coordinatori:** Massimo Angrilli, Corrado Zoppi

**Discussants:** Carmela Gargiulo, Carlo Gasparrini

## Workshop 6

### **Smart planning, big data e computational social science**

**Coordinatori:** Romano Fistola, Daniele Ronsivalle

**Discussants:** Luciano De Bonis, Paolo Fusero, Ferdinando Trapani

## Workshop 7.A

### **Rigenerazione urbana multiscalare**

**Coordinatori:** Angela Barbanente, Concetta Fallanca,

Matteo di Venosa

**Discussants:** Gabriella Esposito De Vita, Fabio Naselli

## Workshop 7.B

### **Rigenerazione urbana multiscalare**

**Coordinatori:** Angela Alessandra Badami, Donatella Cialdea

**Discussants:** Romeo Farinella, Ester Zazero

## Workshop 8

### **Pianificazione e urbanistica per la convergenza territoriale**

**Coordinatori:** Nicola Martinelli, Michelangelo Savino

**Discussants:** Giuseppe De Luca, Mauro Francini

## Workshop 9

### **Territori dell'abusivismo nel mezzogiorno contemporaneo. Temi e prospettive d'innovazione progettuale e politica**

**Coordinatori:** Giuseppe Trombino, Federico Zanfi

**Discussants:** Francesco Curci, Enrico Formato, Laura Saija

## Workshop 10

### **La questione della casa in Italia. Prospettive, progetti e politiche**

**Coordinatori:** Francesca Cognetti, Luca Gaeta

**Discussants:** Giulia Bonafede, Giovanni Caudo, Paola Savoldi

## Workshop 11

### **Cambiamenti del lessico per nuove competenze e responsabilità degli urbanisti**

**Coordinatore:** Paola Di Biagi

**Discussants:** Arnaldo Cecchini, Manlio Vendittelli,

Paolo De Pascali



# PIANIFICAZIONE E URBANISTICA PER LA CONVERGENZA TERRITORIALE

**Coordinatori:** Nicola Martinelli, Michelangelo Savino

**Discussants:** Giuseppe De Luca, Mauro Francini

---

**Nuove visioni territoriali. Politiche di convergenza per progetti urbani sostenibili**

Francesco Alberti

**Strategie per un governo partecipato del territorio. Progetti Integrati d'Area, Atlante degli Obiettivi e Contratti di Paesaggio della Regione Umbria**

Fabio Bianconi, Ambra Ciarapica, Marco Filippucci

**Dalla città al territorio attivo: verso un modello italiano**

Antonio Borgogni, Elena Dorato, Romeo Farinella

**Percorsi condivisi verso nuove forme di governance. Riflessioni sull'esperienza del Patto di Fiume Simeto in Sicilia**

Filippo Gravagno, Giusy Pappalardo

**L'approccio integrato allo sviluppo urbano sostenibile: il caso della Regione Sardegna**

Federica Isola, Federica Leone, Cheti Pira

**I conflitti fra lo sviluppo economico e l'ambiente: strumenti di controllo**

Giuseppe B. Las Casas, Francesco Scorza

**Verso la costruzione dell'Area Metropolitana Medio-Adriatica delle Marche. Nuove forme di governance partecipata per il rilancio competitivo dei sistemi locali intermedi**

Giovanni Marinelli, Maria Angela Bedini

**Bacini fluviali come riserve d'identità**

Fausto Carmelo Nigrelli

**L'integrazione territoriale nelle politiche di convergenza locale**

Annunziata Palermo, Maria Francesca Viapiana

**Pianificazione nel tempo reale**

Francesco Papale

**Nuovi spazi di governo del territorio**

Piergiuseppe Pontrandolfi, Antonella Cartolano

**Gli interventi dei POR FESR in ambito urbano: azioni occasionali o germi di una possibile Agenda urbana?**

Carlo Torselli, Cheti Pira



Atti della XIX Conferenza Nazionale SIU  
**CAMBIAMENTI. Responsabilità e strumenti  
per l'urbanistica al servizio del paese**  
Catania, 16-18 giugno 2016

 Planum Publisher  
ISBN 9788899237080

## Dalla città al territorio attivo: verso un modello italiano

### Antonio Borgogni

Università di Cassino e del Lazio Meridionale  
Dipartimento di Scienze Umane, Sociali e della Salute,  
Email: [a.borgogni@unicas.it](mailto:a.borgogni@unicas.it)  
Tel. 0776 2994433

### Elena Dorato

Università degli Studi di Ferrara  
Dipartimento di Architettura  
Email: [drtlnc@unife.it](mailto:drtlnc@unife.it)  
Tel. 0532 293663

### Romeo Farinella

Università degli Studi di Ferrara  
Dipartimento di Architettura  
Email: [flm@unife.it](mailto:flm@unife.it)  
Tel. 0532 293663

### Abstract

Il tema della *Città Attiva* si sta ponendo in luce come soluzione ecologica interdisciplinare a varie problematiche urbane emerse negli ultimi decenni, prospettando la necessità di una stretta collaborazione tra i settori dell'urbanistica, dei trasporti, dello sport, dell'ambiente, della sanità pubblica, delle politiche economiche, educative e sociali. Possiamo definire una città "attiva" quando potenzia le opportunità che consentono a tutti i cittadini di mantenersi fisicamente attivi nella vita quotidiana, agendo sulle infrastrutture e sul contesto sociale: la rete della mobilità urbana, i parchi, le aree ricreative, sportive, gli spazi informali, le loro connessioni, rappresentano ambiti che possono favorire o contrastare l'uso attivo del corpo nello spazio pubblico e, di conseguenza, ambiti strategici per il contrasto al declino urbano. In Italia, l'informale rete delle Città Attive raccoglie comuni, associazioni, università, enti privati e sta sviluppando contesti di ricerca interdisciplinare e applicativi specialmente interrogandosi su come un tale modello integrato urbano possa divenire strumento operativo a diverse scale in grado, tra gli altri, di migliorare le politiche di convergenza territoriale. In questa prospettiva, il tema della Città Attiva può essere esteso al concetto di *Territorio Attivo*, promuovendo sempre più interventi integrati e policentrici, capaci, da un lato di riqualificare i singoli insediamenti urbani regionali, dall'altro di costruire una vera e propria *rete* di mobilità attiva e integrata affinché diventino luoghi di vita e di lavoro più sostenibili, attrattivi, inclusivi.

**Parole chiave:** urban policies, mobility, public spaces.

### 1 | La storia e le premesse

Lo sfondo culturale e disciplinare della Città Attiva è rappresentato dalle relazioni tra corpo, salute pubblica, spazio pubblico e progettazione urbana. Il corpo è stato, in realtà, un protagonista non riconosciuto, indiretto, di molte azioni di pianificazione e progettazione urbanistica, sia qui sufficiente citare quanto accadde in varie città europee a partire dalla seconda metà del XIX secolo, oggetto di profonde riqualificazioni causate soprattutto, ma non solo, da ragioni igieniche. Il corpo, la salute dei

corpi<sup>1</sup> furono i principali beneficiari di tali trasformazioni, pur senza essere direttamente interrogati dalla progettazione.

Indubbiamente, il tema della strada e del reticolo degli spazi urbani di connessione come spazio pubblico e relazionale archetipico riveste, all'interno di questa ricerca, un ruolo centrale. La progettazione e la gestione del sistema viario, dello spazio pubblico che è *anche* luogo dedicato alla mobilità, rappresenta una sfida della nostra contemporaneità che, se affrontata in maniera adeguatamente lungimirante e integrata, potrebbe rappresentare la chiave di volta in termini di qualità urbana e di vita della popolazione; sostenibilità; accessibilità diffusa; radicamento di stili di vita più sani e attivi.

Compiendo un salto di circa cento anni ripercorriamo quanto avvenuto dagli anni settanta del secolo scorso a partire dalle regioni dell'Europa centrale: la reazione all'invasione delle auto nello spazio pubblico, allo sviluppo dei trasporti e a una pianificazione territoriale e urbana basate principalmente sulle dinamiche del traffico veicolare privato e sullo *zoning* funzionale, fu di carattere sociale e politico, prima ancora che urbanistico.

La legislazione sui *woonerf* olandesi del 1976 (in italiano "strade condivise") era centrata sul riappropriarsi della strada da parte delle persone e sulla sicurezza: un'inedita gerarchizzazione delle strade e della mobilità consentiva di rendere meno conveniente per gli automobilisti passare all'interno di quartieri residenziali e, per gli abitanti e per coloro che dovevano recarvisi, dispositivi infrastrutturali e segnaletici rallentavano la velocità veicolare. Il tema degli interventi di *moderazione del traffico* si impone in Italia negli anni '90 all'attenzione dei pianificatori e mobility manager che, in modo assai difforme sul territorio e non sempre in maniera mirata ai bisogni del contesto urbano, innestano, e raramente sistematizzano a livello di quartiere, dossi, passaggi pedonali rialzati, chicane, restringimenti di carreggiata e altre soluzioni ispirate al principio di condivisione dello spazio pubblico.

I primi cenni di interventi in Italia si videro nelle aree private ad uso pubblico quali i parcheggi dei grandi centri commerciali e, come opere pubbliche, in Piemonte da "La città possibile" (Gandino, Manuetti, 1998). Nei recenti interventi relativi agli *shared spaces*, anch'essi, non a caso, originati in Olanda con una sperimentazione diffusasi grazie ad un finanziamento europeo Interreg 2000-2006, si fa un passo in avanti rispetto ai principi della condivisione degli spazi utilizzando un approccio etico-percettivo basato sull'eliminazione della segnaletica stradale e sulla non separazione degli spazi tra pedoni, ciclisti e veicoli. La filosofia è centrata sull'interazione tra i soggetti che si incontrano per la strada e sull'attenzione che si innalza nel momento in cui il sistema semantico di comune riferimento -la segnaletica- viene a mancare. I risultati in termini di riduzione degli incidenti sono stati notevoli.

## 2 | Gli sviluppi attuali: intersettorialità e interdisciplinarietà

A partire dall'inizio del millennio, una nuova categoria di comportamenti, nuovi settori amministrativi e ambiti di ricerca sono entrati a fare parte dello scenario appena descritto.

Il crescente allarme da parte degli organismi internazionali nei confronti delle problematiche di salute pubblica causate dalla sedentarietà ha infatti fatto scendere prepotentemente in campo il settore della sanità pubblica, con un'attenzione al corpo non più in quanto tale ma come corpo in movimento, modificando -in prospettiva- anche le regole spaziali e le tipologie di connessione nell'ambito della città stessa.

Dal punto di vista della salute pubblica (e, quindi, sanitario e dei relativi costi), la crescita percentuale di popolazione obesa e delle malattie croniche non trasmissibili è talmente preoccupante da necessitare un piano d'azione mondiale. Le malattie croniche non trasmissibili (MCNT) rappresentano, oggi, la principale causa di morte e disabilità anticipata della popolazione. Nel 2010, in Italia, sono state causa del 92% dei decessi. Principali responsabili sono in particolare le malattie cardiovascolari (42%), i tumori (29%), le malattie respiratorie croniche (5%) e il diabete (4%) (WHO, 2011). La speranza di vita nel nostro Paese è di 84,8 anni per le donne e di 79,8 per gli uomini (OECD, 2014) ma, a causa delle MCNT, che pesano per il 75% sul carico di malattia globale, la speranza di vita libera da disabilità si attesta intorno ai 65 anni per entrambi i sessi. Per i Paesi europei, le MCNT rappresentano i tre quarti della spesa sanitaria mentre la spesa per prevenzione dei fattori di rischio, molti dei quali ampiamente influenzabili, si attesta intorno al 3%. Tra le azioni principali di prevenzione del Piano d'azione 2012-2016 del WHO-Europe (2012) vi è proprio la mobilità attiva considerata come vero e proprio "*setting* per la salute".

In seguito a questa progressiva attenzione da parte dell'ambito sanitario al tema del movimento, anche il mondo delle scienze motorie e dello sport ha iniziato a prestare sempre più attenzione al tema del

---

<sup>1</sup> Si fa qui riferimento al concetto di corpo fenomenologicamente fondato (Merleau-Ponty, 1945).



movimento quotidiano non finalizzato alla pratica sportiva e al valore sociale e educativo dello stesso (Commissione Europea, 2007). I livelli di sedentarietà sono, infatti, assai preoccupanti in tutta Europa e in particolare in Italia risultano del 50% contro una media europea del 30% (Eurobarometro, 2014).

Tali ambiti appena citati, urbanistico/mobilità, sanitario, sportivo/attività motoria vengono finalmente messi in relazione, con un primo tentativo di sistematizzazione, ancora una volta da parte del WHO Europe con la guida *A Healthy City is an Active City: a physical activity planning guide* (2008) in cui vengono presentate strategie di azione e implementazione di politiche urbane virtuose tese alla lotta alla sedentarietà attraverso il disegno urbano, la mobilità attiva e azioni socio-educative di comunità.

Successivamente alla pubblicazione della guida, vari studi e ricerche hanno approfondito i benefici sulla salute della costruzione di piste ciclabili, percorsi pedonali, della infrastrutturazione “leggera” dello spazio pubblico per l’attività motoria, di programmi di promozione dell’attività motoria e dello sport (Borgogni, 2012; Borgogni, Suomi, 2012; Rutten, Gelius, 2011).

### **3 | Le prospettive a livello urbano e territoriale**

Le prospettive di sviluppo del modello di Città Attiva che questo contributo vuole affrontare, specialmente nell’ottica di una trasformazione del sistema della mobilità verso forme integrate, multi-modali, intelligenti e attive, sono connesse: da un lato, con l’ambito della progettazione sostenibile (urbana e territoriale) e dell’accessibilità dello spazio pubblico, delle reti di trasporto pubblico e di mobilità dolce; dall’altro con gli ambiti e i settori di ricerca e amministrativi citati nel precedente paragrafo.

Le strategie future di pianificazione urbana, specialmente in contesti territoriali ritenuti socialmente svantaggiati, dovranno riuscire ad orientare sia la pianificazione strategica che quella operativa rispondendo a due diverse questioni. Da un lato, più agevolmente, dovrebbero soddisfare i bisogni e le richieste dei cittadini nei confronti della vivibilità con particolare riferimento alla riqualificazione tesa alla costruzione e al miglioramento di reti integrate di mobilità attiva e pertanto sostenibile. Dall’altro, con maggiori difficoltà e con strategie di lunga durata, dovrebbe alimentare la domanda e innalzarne il livello sviluppando politiche integrate tese a sensibilizzare e promuovere modalità di trasporto attivo e, più in generale, stili di vita attivi. Appare evidente come, in questo secondo caso, sia necessario un progetto ritagliato sulla specifica comunità e sul quartiere di riferimento in connessione non solo con il resto del tessuto urbano, ma con l’intero territorio. Pur con le dovute cautele, può essere opportuno citare quanto avvenuto a Bogotá che ha visto, grazie ad interventi temporanei di chiusura al traffico (*ciclovie*) e alle piste ciclabili (*ciclorutas*), un significativo spostamento della percentuale di mobilità urbana dal trasporto pubblico e privato alla mobilità pedonale e ciclabile (Cervero et al., 2009; Torres et al., 2013).

Sul piano urbanistico sono risultati ottenibili proponendo azioni progettuali mirate al miglioramento della qualità degli spazi urbani e -di conseguenza- della vita delle persone, ma anche e soprattutto nuovi strumenti integrati, in primis andando ad utilizzare in maniera sinergica quelli che già esistono.

Gli attuali Programmi Operativi Nazionali e Regionali (2014-2020), seguendo la strada già tracciata durante il precedente settennato di programmazione europea, si stanno rivolgendo con particolare attenzione ai temi della mobilità, delle infrastrutture e dei trasporti come macro ambiti capaci -nel medio/lungo periodo- di contribuire grandemente all’obiettivo di riequilibrare situazioni di divario economico e sociale a livello sia regionale e nazionale che europeo, agendo sulle connessioni tra sistemi locali e sistemi globali e sull’aumento dell’accessibilità delle aree più in ritardo di sviluppo. All’interno del “Libro verde per la coesione territoriale” (Commissione Europea, 2008) viene sottolineata l’importanza di operare tramite approcci integrati al tema dello sviluppo sostenibile delle città e dei loro territori, mirando ad «assicurare lo sviluppo armonioso di tutti questi luoghi e a garantire che gli abitanti possano trarre il massimo beneficio dalle loro caratteristiche intrinseche». Assicurare buoni collegamenti di trasporti intermodali -a tutte le scale-, un adeguato accesso ai servizi, specie quelli urbani, nuove forme e sistemi avanzati di gestione e riduzione del traffico veicolare a favore di una mobilità lenta e attiva diviene quindi fondamentale per fornire risposte adeguate anche alle esigenze specifiche dei gruppi sociali più svantaggiati.

In questa prospettiva (concentrandosi principalmente sulla mobilità urbana ed extra-urbana delle persone: pendolarismo casa-lavoro e casa-scuola; spostamenti quotidiani sicuri all’interno della trama urbana; ecc.) il modello della Città Attiva potrebbe ricoprire, a scala locale, una funzione fondamentale e particolarmente operativa, capace di recepire e integrare le strategie comunitarie, agendo sulle infrastrutture “leggere” per il trasporto ciclabile e la camminabilità, sull’inter-modalità tra la mobilità attiva ed il sistema del trasporto pubblico, sull’accessibilità per tutte le utenze agli spazi pubblici e collettivi della città.

Varie città europee stanno promuovendo politiche virtuose per la promozione degli stili di vita attivi attraverso installazioni di palestre all'aperto, sistemazione di parchi, miglioramento dei percorsi pedonali, costruzione di piste ciclabili. Interventi puntuali, spesso di vicinato, o inseriti in percorsi e reti urbane di continuità.

A livello territoriale gli esempi si concentrano in particolare su due aspetti sui quali vi sono evidenze scientifiche sufficienti dal punto di vista dei benefici sulla salute: a breve/medio raggio la penetrabilità/accessibilità della città grazie alle piste ciclabili radiali e ai nuovi interventi di "autostrade per le bici"; a medio/lungo la mobilità integrata tra trasporto pubblico e trasporto attivo.

Sul primo aspetto vi sono diverse esperienze realizzate nel centro e nord Europa, si pensi, ad esempio alle radiali di Copenaghen, alcune delle quali dotate di un sistema semaforico di "onda verde" che consente di non fermarsi per diversi chilometri andando alla velocità di 20km/h, o, in Italia, all'integrazione tra radiali e ciclovie sovacomunali e provinciali di Bolzano dove già nel 2009 gli spostamenti in bicicletta assommavano al 29% mentre quelli a piedi al 29,5% (Comune di Bolzano, 2009). Un recente sviluppo del tema delle ciclabili di lunga percorrenza sono le cosiddette autostrade ciclabili in Germania, Danimarca e Olanda, pensate non solo per la connessione tra le città, ma anche per consentire una velocità media più elevata. Appare evidente come il risultato, nei termini di un uso quotidiano effettuato per gli spostamenti casa-lavoro-casa risieda, in questo caso, nell'integrazione tra ciclabili di lungo tragitto e quelle urbane.

Sul secondo aspetto è possibile citare principalmente due modalità tra esse integrabili: la prima riguarda la possibilità di trasporto della bicicletta sul treno o sulla metropolitana, la seconda, caratterizzante l'intermodalità urbana, riguarda l'integrazione tra varie tipologie di trasporto. Per quanto riguarda questa seconda modalità, ciò che è stato fatto a Parigi, e pertanto in una dimensione di notevole complessità metropolitana e territoriale, è, dal punto di vista della coesione e convergenza territoriale, illuminante. Da un lato sono stati infatti effettuati interventi di pedonalizzazione non temporanea di quartieri e, dal 2013 del tratto delle banchine della Senna tra il Quai Branly e il Quai d'Orsay fino al Museo omonimo ed è già stata deliberata una misura simile sulla riva destra tra il Tunnel de le Tuileries e il Bassin de l'Arsenal da attivare dopo l'estate 2016; oltre a ciò, questo secondo intervento verrà accompagnato da una nuova linea tranviaria che attraverserà Parigi in direzione Est-Ovest. Da sottolineare come tali interventi vengano preceduti da processi di coinvolgimento della popolazione da cui emergono, come nel caso di quello portato a termine nel 2013 e come riportato nell'intervista strutturata da noi effettuata con l'allora responsabile dei processi partecipativi del Comune, non solo i conflitti e le proteste ma anche le proposte, come quella di un'infrastrutturazione leggera dello spazio pubblico finalizzata a promuoverne la percorribilità e l'attività motoria (Kouidri, 2011). Sul versante dell'inter-modalità, è stato ormai raggiunto un notevole livello di integrazione tra alcuni sistemi di trasporto pubblico: la rete dei treni regionali è ormai da decenni ben integrata con la metropolitana, gli autobus e i tram; il diffondersi del sistema di biciclette pubbliche *Vélib'* in tutta l'area metropolitana di Parigi compresi i Comuni limitrofi (1260 stazioni, 16595 biciclette), ha modificato, anche per la facilità d'uso e il costo contenuto o nullo, la modalità di spostamento di decine di migliaia di residenti e turisti spostando la mobilità da attiva a passiva. Se a questo si aggiunge l'incentivo di 25 centesimi/km a chi sceglie di recarsi al lavoro in bicicletta, in forma ancora da definire previsto anche in Italia nella legge di stabilità 2016 e sperimentato dal Comune toscano di Massarosa, il quadro delle iniziative per promuovere la mobilità attiva a livello territoriale si arricchisce.

I vantaggi di queste politiche sono plurimi: da un lato si ha un beneficio in termini ambientali, dall'altro in termini di salute senza considerare gli aspetti sociali e educativi. Per facilitare il calcolo costi-benefici degli interventi di infrastrutturazione, l'OMS Europa ha costruito uno strumento, chiamato HEAT (*Health Economic Assessment Tool*) in grado di stimare i benefici della costruzione di strutture che favoriscono l'attività fisica, con particolare riferimento alle piste ciclabili e ai percorsi pedonali. Per benefici economici l'OMS comprende la riduzione della mortalità della popolazione di riferimento intesa come risparmio sulla spesa pubblica della sanità in termini di spese farmaceutiche e ospedalizzazione (WHO Europe, 2014: 18).

#### **4 | La rete delle Active Cities**

Per iniziativa degli scriventi e di alcuni colleghi di altri Paesi, a partire dal 2012 ha iniziato a riunirsi e a collaborare sul tema delle Città Attive un significativo numero di Università, Comuni, organizzazioni del terzo settore a livello nazionale ed europeo.

Il primo seminario si svolse a Ferrara, nel 2012 e vide la presenza di circa venti rappresentanti italiani del settore urbanistico, dello sport, della salute pubblica, delle amministrazioni locali, di società private italiane qualificate e di ospiti provenienti dalla Germania, Università di Erlangen-Nuremberg, e Finlandia,

Università di Jyväskylä. L'idea del seminario era quello di iniziare a definire un modello italiano anche grazie al contributo di colleghi stranieri che avevano già attivato ricerche e azioni in questo ambito.

Nel 2014 il secondo seminario è stato ospitato dal Comune di Udine e, oltre ai precedenti partecipanti, ha visto strutturare un contatto e la presenza della rete OMS Italia delle Città Sane, li rappresentata dalla Presidente e dal Vicepresidente.

Nel 2015, il terzo seminario si è tenuto ancora una volta a Ferrara e ha visto l'allargamento della rete a rappresentanti e colleghi danesi, portoghesi e spagnoli.

Dal 2015 l'informale rete ha assunto consistenza grazie alla partecipazione a due progetti internazionali.

Il primo è il progetto europeo IMPALA.net (*Improving Infrastructures for Leisure Time Physical Activity and Sport in the Local Arena*) finanziato anche grazie all'inserimento dei risultati del precedente progetto IMPALA tra le linee guida per lo sviluppo dell'attività motoria preventiva (HEPA-*Health Enhancing Physical Activity*) che ha come obiettivo l'infrastrutturazione leggera dello spazio pubblico per favorire l'attività motoria. Per ottenere questi obiettivi, le sei nazioni coinvolte (Austria, Finlandia, Germania, Italia, Lituania, Olanda) hanno costituito ciascuna un gruppo di stakeholder che deve declinare e implementare a livello di ciascuna nazione, le linee guida internazionali. Per l'Italia, oltre all'Università di Cassino e del Lazio Meridionale, referente nazionale, e di quella di Ferrara, hanno partecipato varie organizzazioni sportive, società scientifiche, amministrazioni locali e regionali oltre a INU Lazio, FIAB e la Rete Città Sane.

Il secondo progetto internazionale APEN (*Activity and health-enhancing Physical Environments Network*) è finanziato dalla fondazione danese Realdania e vede come capofila la Royal Danish Academy of Fine Arts di Copenaghen, e come partner le università danesi di Copenaghen, di Aalborg e della Southern Denmark, quella di Malmö in Svezia, di Ferrara e Cassino e del Lazio Meridionale per l'Italia. I partecipanti al gruppo provengono da diversi settori: urbanistico/architettonico, della nutrizione, delle scienze sociali applicate allo sport. Il progetto, della durata di tre anni si pone l'obiettivo di costruire una rete a livello europeo, di promuovere scambio culturale e di esperienze, di organizzare iniziative, convegni e produrre pubblicazioni.

Nel corso di alcuni anni, pur rimanendo e volendo rimanere informale, la rete si è rafforzata, grazie ad un profilo culturale aperto alla interdisciplinarietà e arricchito da reciproche suggestioni, e strutturata grazie alla partecipazione a eventi e programmi internazionali.

Il prossimo passo della rete è di reperire, grazie a finanziamenti internazionali e/o locali, sufficienti fondi per avviare sperimentazioni basate sulle evidenze in una o più città italiane o europee. Le sfide più ambiziose, rispetto a questo obiettivo così sfaccettato e pluridimensionale, in particolare a livello territoriale, sono rappresentate proprio dal processo di convergenza verso livelli di coesione che non possono essere perseguiti senza un effettivo coinvolgimento delle fasce socialmente svantaggiate della popolazione.

### Riferimenti bibliografici

Borgogni A. (2012), *Body, Town Planning, and Participation. The Roles of Young People and Sport*. Jyväskylä University Printing House, Jyväskylä (FIN).

Borgogni A., Suomi K. (a cura di 2012), "Nuove tendenze per gli spazi ricreativi e sportivi in Europa/The new tendencies in leisure and sport infrastructures in Europe" (IT-EN), in *Paesaggio Urbano* n. 01/2012, pp. 29-37.

Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F., Neiman, A. (2009), "Influences of built environments on walking and cycling: lessons from Bogotá", in *International Journal of Sustainable Transportation*, 3(4), pp. 203-226.

Commissione Europea (2008), *Libro verde sulla coesione territoriale Fare della diversità territoriale un punto di forza*, Commissione Europea, Bruxelles.

Commissione Europea (2015), *Special Eurobarometer-412. Sport and Physical Activity*, Commissione Europea, Bruxelles.

Gandino, B., Manuetti, D. (1998), *La città possibile*, Red, Como.

Kouidri, S. (2011), *La démocratie locale a Paris*, Documento non pubblicato.

Merleau-Ponty M. (1945), *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, Parigi.

OECD (2014), *Health at a Glance: Europe 2014*, OECD Publishing, Parigi.

- Rütten A., Gelius P. (2011), "The interplay of structure and agency in health promotion: integrating a concept of structural change and the policy dimension into a multi-level model and applying it to health promotion principles and practice" in *Social Sciences and Medicine* 2011 Oct;73(7), pp. 953-9.
- Torres, A., Sarmiento, O. L., Stauber, C., & Zarama, R. (2013), "The Ciclovía and Cicloruta programs: promising interventions to promote physical activity and social capital in Bogotá, Colombia", in *American journal of public health*, 103(2), pp. e23-e30.
- World Health Organization-WHO (2011), *Non communicable diseases country profiles*, WHO, France.
- World Health Organization (WHO)-Regional Office for Europe (2008), *A Healthy City is an Active City: a physical activity planning guide*, WHO-Europe, Copenhagen.
- World Health Organization (WHO)-Regional Office for Europe (2012), *Action plan for implementation of the European strategy for the prevention and control of non communicable diseases 2012-2016*, WHO-Europe, Copenhagen.
- World Health Organization (WHO)-Regional Office for Europe (2014), *Health Economic Assessment Tool for walking and for cycling*, WHO-Europe, Copenhagen.

### **Sitografia**

Piano Urbano della Mobilità 2020 del Comune di Bolzano, disponibile su Comune di Bolzano [http://www.comune.bolzano.it/UploadDocs/7494\\_PUM2020.pdf](http://www.comune.bolzano.it/UploadDocs/7494_PUM2020.pdf); ultimo accesso 12 maggio 2016.