Paolo Moscogiuri e “La città fragile”



Sabato 15 febbraio 2014 a Pomezia, presso il centro culturale Spazio Durango, **Paolo Moscogiuri** ha presentato il suo libro: “**LA CITTÁ FRAGILE**“. All’evento, che ha riscosso un **grande successo** di pubblico, hanno partecipato il sindaco **Fabio Fucci** e una nutrita rappresentanza dell’**Amministrazione** Comunale.

Partendo dalla domanda “Come restituire dignità alla città e ai suoi cittadini?” Paolo Moscogiuri, architetto che vede la sua professione più legata alla **sociologia** che alla tecnica, ha dato vita ad un’interessante presentazione in cui ha illustrato la sua ricerca sulle **nuove metodologie urbanistiche** ed architettoniche per l’attuazione di **regole** di progettazione **attente** ad ogni categoria di persona, affinché gli interventi su una città non siano solo di tipo tecnico ma capaci di trasformare la stessa in una **città vivibile per tutti**.



Un progetto possibile se si pone al centro delle progettazioni la conoscenza “del materiale umano”, a cui le opere sono destinate e **potenziando il legame fra cittadino e città,** con particolare attenzione a fattori come età, sesso, grado di mobilità ed in particolar modo alla cosiddetta Utenza Debole.

I fattori che rendono una città fragile sono molteplici, strettamente connessi tra loro, ed hanno una matrice comune nella crescita edilizia incontrollata, spesso votata alla speculazione, con Piani Regolatori poco incentrati sul controllo del territorio e con la perdita di ogni motivazione del potere politico nel creare consenso anche attraverso

l’abbellimento della città.

Una conseguenza diretta a questo boom edilizio è il capovolgimento del concetto di strada, che da “area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli” (art. 2 del Codice della Strada) è diventata ormai ad **uso esclusivo delle automobili,** a totale discapito delle categorie più deboli.

Un altro elemento che incide negativamente è la **trasformazione dell’organizzazione familiare in funzione del lavoro**, che ha portato il decadimento della città italiana da luogo relazionale ad agglomerato di spazi di transito e dormitorio. Un decadimento accelerato dalla crisi economica, che ha inciso sulla qualità della vita delle famiglie, non solo dal punto di vista economico, ma anche sullo sviluppo psico-sociale del bambino, che spesso vede ridotto il tempo che almeno un genitore può dedicargli, per vivere gran parte della sua giornata a scuola, dai nonni o in casa, riducendo così il tempo per poter frequentare quegli spazi cittadini più idonei alle relazioni e al gioco.

La città viene quindi abbandonata dal cittadino e **gli spazi relazionali si trasformano in spazi di transito e parcheggio**, creando impedimento alla mobilità autonoma ai pedoni e in particolare alle categorie più fragili, come i bambini, gli anziani e alle persone con disabilità.

È **fragile una città che fa perdere**, non ponendo in essere interventi e soluzioni che garantiscono un’adeguata mobilità, **l’accesso autonomo ai luoghi ai disabili**. Impedendo la mobilità ai disabili si impedisce loro una vita autonoma e dignitosa, infatti, **un disabile non è fragile** se gli vengono messi a disposizione i mezzi per muoversi liberamente, **ma è la città, con le sue carenze, a renderlo tale**.

Gli esempi possono essere tantissimi, dai marciapiedi stretti, con pali della luce, alberi, cartelli pubblicitari piantati

nel mezzo, automobili parcheggiate sulle strisce pedonali, occupazione impropria dei parcheggi destinati ai disabili, cassonetti posizionati sui marciapiedi, griglie dei tombini posizionate nel senso del camminamento, barriere architettoniche eliminate con incompetenza, rampe realizzate da un lato della strada ma non dall'altra, spesso con pendenze pericolose, piastrelle del codice Loges per non vedenti posizionate al ciglio del marciapiede e tantissimi altri esempi **che tutti i giorni rendono le città italiane**, a differenza di quelle del nord Europa, **invivibili ed ingestibili**.

Migliorare è possibile partendo da una conoscenza approfondita del comportamento del cittadino nella città intesa non come semplice spazio architettonico, ma come spazio esistenziale. Lo spazio architettonico deve essere in funzione di quello esistenziale e prima di prendere decisioni urbanistiche ed infrastrutturali occorre tener conto del "contenuto umano" delle città. **Le moderne impostazioni urbanistiche oggi offrono soluzioni** già sperimentate in tanti paesi del nord Europa da almeno un ventennio: dalle **isole ambientali, alla moderazione del traffico, al car sharing, al car pooling, all'intermodalità, alla ciclabilità**, ecc.

Per ottenere risultati occorre una **sinergia tra amministrazioni locali e cittadini**, perché oltre all'eliminazione fisica delle barriere attuabile con le leggi, è necessaria **un'eliminazione delle barriere culturali** per attuare una riqualificazione degli spazi pubblici di una città e trasformarli da semplici luoghi di transito a veri e propri spazi relazionali.

La Mobilità Intelligente

Ovvero Come Non Morire di Traffico Nell'Anno 2014 e Vivere Felici. Anche a Pomezia.

La mobilità è uno dei temi caldi che ad ondate si ripresentano sulle "tavole" degli italiani, come il cenone di Natale, o le fave e il pecorino della gita fuori porta. Oppure il meteo impazzito, il conflitto di interessi ecc. ecc.

Poi c'è il traffico.

Inteso non come quello residuo sul nostro cellulare, ops smartphone, pardon!, di ultima generazione, ma quello che malediciamo ogni giorno quando ci rendiamo conto che **il tempo passa** mentre la strada da fare per raggiungere il lavoro, o l'appuntamento importante è sempre quella, **facendoci arrivare inesorabilmente in ritardo**.

Per non parlare delle soste sempre più frequenti dal **benzinaio**, momento di gioia di pochi: erario e petrolieri, e di dolore per tutti gli altri. Inutile anche acquistare, chi può ovviamente, l'auto ultima generazione "con sistema start-stop a basso potere inquinante, 10 airbag, magari ibrida e chi-ne-ha-più-ne-metta!". Tanto consuma lo stesso, **quel poco di risparmio viene "compensato" dall'aumento del prezzo del carburante, dei pedaggi, dell'assicurazione e delle altre spese per mantenerla, e lo "spazio" che occupa sulle strade resta tra l'altro lo stesso**.

Quando poi finalmente raggiungiamo la meta agognata pensiamo di aver concluso lo strazio, invece no, perché inizia la ricerca del "*buen repos*" per la nostra amata guerriera della strada, ovvero il parcheggio.

Significativo è da sottolineare che l'Italia è il paese, in Europa, con il **maggior numero di auto**: ben 62 ogni 100 abitanti, in un contesto dove circa il 22% delle famiglie italiane dichiara di non potersi permettere di riscaldare la propria abitazione, i consumi sono crollati, la metà degli italiani non può andare in vacanza nemmeno una settimana e abbiamo un tasso di disoccupazione giovanile spaventoso.





Qualche luce però in questo mare tenebroso si sta intravedendo. Parole come **car sharing** (condivisione dell'auto), **ride sharing** (condivisione del viaggio), **mobility management** (gestione della mobilità), hanno iniziato a fare capolino nel nostro linguaggio comune. Tradotto in parole povere, si tratta di modificare le nostre abitudini, usando la parola magica "**condividere**". Condividere l'auto con persone che fanno in **tutto o in parte la nostra stessa strada**, negli stessi orari, **condividendo le spese**. Una volta qualcosa del genere si chiamava "Autostop". Ora è molto di più, è un **modo intelligente ed evoluto**, rispetto all'autostop, **per risparmiare ed ottimizzare le risorse**.

Qualche numero? Secondo uno studio di "**BlaBlaCar**", operatore attivo in Italia e Francia nel "ride-sharing", un passaggio in auto tra Roma e Milano costa circa 30 euro, e si traduce, per chi "offre" il passaggio, in un risparmio tra carburante e pedaggi che arriva fino a quasi il 250%. Sempre secondo BlaBlaCar l'utente ride sharing è abbastanza giovane (tra i 26 e 35 anni) ed in maggioranza donna.



Il **risparmio** si riflette ovviamente anche sulle tonnellate (40 miliardi l'anno) di Co2 che non immettiamo nell'ambiente e nella fortissima riduzione dei costi legati al viaggio: benzina e pedaggi su tutti.

L'innovazione passa anche nel **modo diverso, da parte delle aziende, di erogare i bonus** ai propri dipendenti. Accanto al tradizionale buono pasto sono sempre più i lavoratori che usufruiscono di cosiddetti "pass mobility", che consentono di viaggiare – gratis – sui mezzi pubblici negli orari prestabiliti legati al tragitto casa-lavoro-casa. Tale iniziativa, per ora concentrata a **Milano**, sta interessando anche altre realtà come Roma e Torino. Molte aziende offrono sconti e facilitazioni nell'acquisto di **tessere annuali** di trasporto pubblico.

Spostandoci nella **realtà locale**, non dobbiamo dimenticare che **Pomezia** sorge, e vive, una gran parte della sua esistenza come **"hinterland" di Roma**, sia come "dormitorio", sia come sede di molte attività lavorative, per cui ogni giorno, almeno due volte al giorno, **centinaia di migliaia di cittadini e quindi di auto**, si spostano per lavoro da e verso la Capitale.

Il trasporto pubblico fa quello che può, ed è legato alla natura del territorio e delle scelte fatte o non fatte negli anni. L'unica linea ferrata passa lontano da tutto, tranne che per chi abita o lavora a Santa Palomba, e vive la crisi della rete ferroviaria regionale che si trascina da anni, mentre le autolinee Cotral pur relativamente frequenti, non possono prescindere dall'unica strada di collegamento da e verso la Capitale o Latina, la SR Pontina, non volendo considerare la Laurentina che è degna più di una tappa della "Parigi-Dakar" che di una via importante di collegamento.

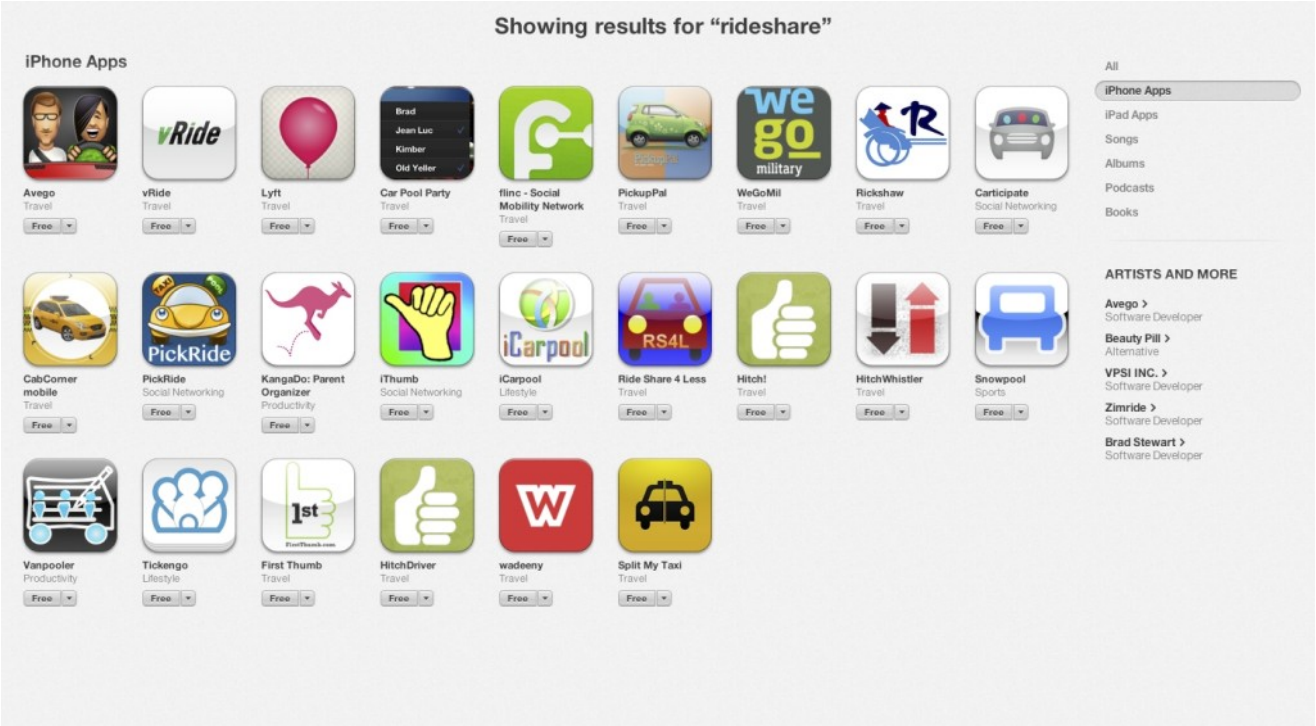
Peccato perché l'abbonamento annuale "Metrebus Card 3 zone"

costa 404 euro l’anno, che corrisponde a circa **1,50 euro AL GIORNO LAVORATIVO**, contro almeno i 10 euro giornalieri di benzina o gasolio che dobbiamo considerare per il tragitto, con un **risparmio dell’85%** al giorno sui costi.



Progetti ed iniziative di “ride-sharing” e “car sharing” possono rappresentare pertanto una **soluzione a basso costo, e bassissimo impatto ambientale**, portando direttamente significativi abbattimenti sia di traffico sulle strade, sia di minori costi per le famiglie (trasferimento e gestione dell’auto). Come conseguenze derivate si avrebbero inoltre minori costi di manutenzione stradale, minori costi sociali (meno incidenti), minore inquinamento, minore stress per i pendolari e così via, e **le risorse risparmiate** dalle famiglie (e dalla collettività) **possono essere investite** in altre attività, facendo muovere anche l’economia in maniera diversa.

In più si può **incentivare l’uso** di tale servizio dedicando **corsie preferenziali** sulle strade per le auto con più di due persone a bordo, prevedendo **sconti** sui pedaggi nelle autostrade, oppure offrendo **parcheggi riservati** per esempio nelle stazioni di scambio (tipo Roma Laurentina).



Tale progetto potrebbe facilmente rientrare tra le cosiddette “**Civic Apps**”, ovvero le applicazioni socialmente utili (vedi l’articolo relativo su Pomezianews del 30 gennaio) da inserire nell’offerta dei servizi di pubblica utilità da parte del Comune, a costo zero, per **aiutare ed educare il cittadino ad essere moderno, attento e responsabile**.