

# FASE TRE: FACCIAMO SPAZIO

Molti commercianti piemontesi la sera del 28 aprile hanno riaperto, anche se solo in maniera simbolica, per chiedere chiarezza su come sarà gestito il loro settore nella cosiddetta fase 2.

L'emergenza sanitaria è tutt'altro che conclusa: come sottolinea il virologo Crisanti, in questi giorni le cifre del contagio sono pressappoco le stesse del primo giorno di lockdown. E soprattutto in Piemonte il trend è preoccupante: scavalcata l'Emilia Romagna, siamo diventati la seconda regione per numero di infetti, dietro la Lombardia.

La ripresa delle attività, quindi, deve necessariamente essere subordinata alla nostra capacità di dotarci di adeguati strumenti di indagine e intervento tempestivo, per tutelare la salute di chi viene contagiato e stroncare sul nascere lo sviluppo di nuovi focolai (leggi: tamponi e medicina di territorio).

Tuttavia la riapertura, qualunque sia la data suggerita per essa dall'andamento della pandemia, va progettata ora.

Con un duplice obiettivo:

- incentivare, non solo consentire, il commercio al dettaglio;
- salvaguardare la salute delle/dei titolari delle attività, delle/dei loro dipendenti, della clientela, della collettività.

Per raggiungere questo traguardo abbiamo individuato cinque azioni fondamentali.



1

# RIDURRE IL NUMERO DELLE AUTO CIRCOLANTI NELLE CITTÀ

## Perché:

a) per garantire lo spazio sufficiente a muoversi in sicurezza e osservare le norme sul distanziamento fisico, spazio notevolmente ridotto dal transito e dal parcheggio delle vetture, soprattutto nei centri storici. Per questo serve una strategia che faciliti il mantenimento della distanza minima di sicurezza e decongestioni i marciapiedi senza negare a nessuno la possibilità di uscire di casa e muoversi liberamente. Questo è possibile solo attraverso una pianificazione puntuale della mobilità urbana. Con una rinnovata attenzione al benessere urbano e alla desiderabilità di vie e piazze, si incoraggerebbe la cittadinanza a frequentare questi spazi e, conseguentemente, gli esercizi commerciali che li popolano. Va sottolineato che molti studi mettono in luce come già la maggior parte dei clienti non scelga l'auto per raggiungere locali e negozi

([http://negozi.genitoriantismog.it/2016/03/15/ciclabili-business/?fbclid=IwAR2X2wkBWct\\_XTLRYUDiSBrlrwyo73xoZXkTnYSHJc6pKGYRuQ3jg-4tgo](http://negozi.genitoriantismog.it/2016/03/15/ciclabili-business/?fbclid=IwAR2X2wkBWct_XTLRYUDiSBrlrwyo73xoZXkTnYSHJc6pKGYRuQ3jg-4tgo)).

Se si favorissero gli spostamenti sostenibili, quindi, non si farebbe altro che aumentare la facilità di raggiungimento degli esercizi commerciali.

Questi interventi aumenterebbero anche le aree in cui praticare attività fisica in sicurezza.



1

# RIDURRE IL NUMERO DELLE AUTO CIRCOLANTI NELLE CITTÀ

**b)** per impedire un repentino aumento dell'inquinamento atmosferico, che comporterebbe a sua volta una maggior diffusione del contagio. Un nuovo peggioramento della qualità dell'aria, infatti, inciderebbe sull'andamento dell'epidemia sia in maniera diretta (secondo questo studio il particolato è vettore del virus (<https://www.agi.it/cronaca/news/2020-04-24/inquinamento-particolato-coronavirus-sima-8427205/>), sia in maniera indiretta, poiché le patologie respiratorie, più diffuse nelle zone in cui l'inquinamento atmosferico è maggiore, ci rendono più vulnerabili rispetto a un virus che colpisce i polmoni.

**Come:**

**a)** attraverso l'individuazione di nuove zone pedonali/ZTL

**b)** attraverso l'incentivazione della mobilità dolce e sostenibile, con la creazione di nuove tratte ciclabili e l'ampliamento di quelle già esistenti. Facilitando e garantendo l'accesso a mezzi sostenibili come bici e monopattini, aumentando gli spazi di sosta e rendendoli sicuri.

**c)** aumentando le strade a velocità limitata (come controviali e vie residenziali) che favoriscono la riduzione dell'inquinamento e rendono le strade più accessibili e sicure per chi non si muove in auto, a costo zero.

**d)** per evitare i tempi lunghi e i costi dei tradizionali interventi urbanistici strutturali, ci si può servire di strumenti innovativi e seguire gli esempi di alcune grandi città europee. La riorganizzazione degli spazi può essere disegnata attraverso l'urbanistica tattica che si serve di vernici, cordoli, fioriere, pinch point e segnaletica a basso costo.

Questi interventi possono essere definiti favorendo il confronto con il tessuto urbano, progettando le modifiche insieme alla cittadinanza e ai comitati che insistono sulle aree urbane in questione, a partire dai principi sin qui esposti.



2

## DESTINARE ALLE ATTIVITÀ COMMERCIALI SPAZI IN PRECEDENZA OCCUPATI DALLE AUTO

### Perché:

- a) per aumentare lo spazio in cui chi lavora nel commercio svolge le proprie mansioni, in modo che sia i lavoratori e le lavoratrici che la clientela possano applicare le norme sul distanziamento fisico.
- b) per consentire la riapertura dei locali di piccole dimensioni, dove è impossibile rispettare le distanze.
- c) per contribuire a bilanciare la riduzione degli incassi dovuta al minor afflusso di clienti all'interno degli esercizi.

### Come:

mettendo gratuitamente a disposizione di negozi, bar e ristoranti porzioni di suolo pubblico oggi destinate al parcheggio e al transito dei veicoli.



# 3

## ORGANIZZARE EVENTI CULTURALI DIFFUSI

### Perché:

**a)** per favorire un corretto utilizzo dello spazio pubblico: in uno spazio presidiato e organizzato è più facile aiutare le persone a rispettare la distanza di sicurezza.

**b)** per offrire un'opportunità anche ai settori dello spettacolo e della cultura: spiace essere costretti a ricordarlo, ma ovviamente chi appartiene a queste categorie dovrà essere regolarmente pagato, eventualmente attingendo a risorse non utilizzate per altri eventi pubblici annullati causa emergenza sanitaria.

### Come:

programmando concerti, spettacoli teatrali, mostre, installazioni, momenti di divulgazione nelle vie liberate dal traffico, magari con l'ausilio di strutture mobili o fisse, da utilizzare come spazi sociali condivisi prima e dopo gli spettacoli (anche a fine emergenza).



# 4

## GARANTIRE IL TRASPORTO PUBBLICO

### Perché:

allo scopo di fornire un'alternativa all'uso dell'auto privata, che rischia di diventare ancor più massiccio che in passato. Si ricordi che l'Italia è uno dei paesi col maggior tasso di motorizzazione e di auto pro-capite al mondo.

Questi interventi non solo garantirebbero agli utenti la sicurezza indispensabile, ma aumenterebbero anche la qualità dei servizi incidendo sulla loro desiderabilità e vivibilità, portando potenzialmente ad un aumento della domanda sul lungo termine.

### Come:

**a)** il trasporto pubblico locale dovrà essere rilanciato e se ne dovrà aumentare l'offerta, garantendo quantomeno che gli stessi flussi di movimento pre-lockdown possano svolgersi rispettando le norme di sicurezza anticontagio, per poi rimodularsi sulle variazioni impresse alla mobilità da eventuali cambiamenti di orario delle attività lavorative.

Gli interventi sul TPL dovranno essere finalizzati al decongestionamento dei mezzi, rendendo assolutamente sicura la scelta di tale modalità di spostamento. L'implementazione del TPL servirà anche ad assicurare la capacità di spostamento dalle e verso le nuove aree a traffico limitato (punto 1).



## 4

# GARANTIRE IL TRASPORTO PUBBLICO

**b)** una particolare attenzione dovrà essere rivolta agli spostamenti mediolunghi verso le grandi città e le aree metropolitane. Il TPL per molte persone è l'unica alternativa disponibile per questi spostamenti. Se il sistema dei trasporti pubblici non dovesse dimostrarsi all'altezza di questa nuova sfida si rischierebbe di incorrere in una limitazione dell'eguaglianza sostanziale laddove non si potrebbe più assicurare a molti pendolari e studenti di raggiungere il proprio posto di lavoro o di muoversi nei limiti delle ordinanze.

Inoltre, se gli utenti del TPL modificassero le proprie abitudini rispetto agli spostamenti mediolunghi a favore dell'automobile, le città risulterebbero ulteriormente impossibilitate a far fronte all'aumento di traffico dovuto al maggior numero di accessi e si renderebbe del tutto inefficace ogni politica urbana a favore della sostenibilità e della micromobilità.

**c)** si potrà fare affidamento sulle tecnologie già esistenti per avviare un rapido studio dei nuovi flussi. In tal senso, è possibile avvalersi di strategie già sperimentate con successo in altre città.

Ogni città dovrebbe dotarsi di un piano per la raccolta dei dati sugli ingressi delle auto, sulle loro destinazioni e sull'uso del TPL. In base allo studio delle principali destinazioni, si potrebbero concordare delle modifiche di poche decine di minuti degli orari di inizio e fine delle attività verso cui la maggior parte dei flussi si dirigono.

Questa strategia faciliterebbe la riduzione dei rischi di eccessiva confluenza dei flussi e, abbinata al potenziamento del TPL e degli investimenti in mobilità sostenibile, permetterebbe di ridurre i veicoli in circolazione, nonché agevolare la transizione verso la mobilità sostenibile.



# 5

## L'ARTE IN STRADA

### **Perché:**

Non si tratta di una velleità artistica, ma di una tecnica sperimentata in alcune piccole e medie città americane. La reinterpretazione dello spazio grigio di alcune strade in termini di "tela da disegno" permette di conferire loro un significato simbolico positivo per chi li abita o li attraversa.

Queste pratiche, oltre a modificare l'impatto emotivo degli spazi urbani attraverso forme e colori, offrirebbero molteplici vantaggi in termini di sicurezza.

Le opere d'arte stradali, se ben progettate, possono facilitare la delimitazione degli spazi pedonali, incentivare il rallentamento delle automobili e sfruttare l'apporto dell'estetica per stimolare la cura dei luoghi pubblici.

Tutti questi aspetti possono modificare il rapporto tra persone e strade, incidere sulla qualità della vita degli spazi e integrarsi ed avere un impatto positivo sugli esercizi commerciali che vi risiedono.

### **Come:**

con il coinvolgimento di artisti (permettendo loro di riconvertire in parte il proprio lavoro in questo tempo di crisi), attori del mondo culturale e cittadinanza nella progettazione e nella trasformazione di alcune strade pedonali o semi-pedonali in vere e proprie opere d'arte.

