



Seminario Agenzia Tpl del bacino di Bergamo

***Multimodalità e progetto di spazi urbani inclusivi.
Inclusività, accessibilità e buone pratiche nella progettazione degli hub
intermodali.
21 Marzo 2025 - Casa del Giovane, Bergamo***

Le esigenze della mobilità in un'ottica di genere

Francesca Zajczyk – sociologa, Università Milano Bicocca e Presidente Agenzia TPL Milano

Inclusione ed efficienza: una mobilità per tutti. Le politiche urbane devono tener conto delle differenze. Considerare le **differenze di genere** aiuta a razionalizzare l'uso degli spazi. Le politiche urbane, i relativi interventi e le azioni proposte **non sono quasi mai target oriented**. Il più delle volte, almeno in Italia, le politiche urbane sono destinate a una popolazione come "unicum", neutre per l'appunto. **Non vengono, infatti, considerate né le differenti esigenze della popolazione rispetto al genere, all'età e alla condizione psico-fisica.** Occorre dunque rendere più efficiente non solo la mobilità, ma anche l'organizzazione della gestione e accessibilità dei servizi, così come della gestione e uso multifunzionale degli spazi pubblici.

Una riflessione generale sui dati porta ad osservare come, per esempio, **i modelli di mobilità delle donne sono inoltre più complessi di quelli degli uomini.** Allo stesso tempo i dati ci dicono che sarà sempre più necessario considerare diversi bisogni legati a diverse età della vita e diverse condizioni fisiche o psichiche, bisogni legati in particolar modo alle esigenze di mobilità e di uso degli spazi pubblici. Oggi il diritto alla mobilità – che significa possibilità e capacità di muoversi nello spazio - è senza alcun dubbio uno dei cardini del diritto di cittadinanza attiva. Garantire mobilità ed accesso ai servizi è infatti una **questione di equità sociale.**

Spazio pubblico, percezione della sicurezza e prospettiva di genere

Roberta Di Pasquale – psicologa, Università degli Studi di Bergamo

Le città non sono "corpi neutri", ma vengono percorse da pratiche d'uso e da vissuti emozionali, segnatamente **il senso di insicurezza e la paura, che mutano al mutare del genere.** Tali vissuti sono in larga parte espressione di una costruzione sociale fondata sulla disuguaglianza di genere e di retoriche che presentano le donne come soggetto debole nel contesto urbano, da proteggere attraverso meccanismi di chiusura e di esclusione.

Applicare uno sguardo di genere all'urbanistica può favorire la progettazione di spazi pubblici capaci di **far sentire non solo le donne, ma tutte e tutti più sicure/i,** attraverso una pianificazione dell'ascolto, del coinvolgimento, di una razionalità incrementale che procede per luoghi e progetti di prossimità, finalizzata alla conquista di una piena vita urbana.



Territori e città in movimento: intersezioni

Alessandro Mazzotta, arch. Phd, ricercatore e professore presso il DIST (Dipartimento Interateneo di Scienze, progetto e politiche del Territorio) - Politecnico di Torino

Oggi la questione della mobilità - a maggior ragione se ci riferiamo al significato ampio del termine - riassume e amplifica le ambivalenze, **le ambiguità e le contraddizioni del vivere contemporaneo**. Non è un caso che a guidare le riflessioni sul tema del movimento (movimento di persone, di idee, di informazioni, come pure di denaro) siano modi di confrontarsi che assumono sempre di più il carattere di scontro tra dogmatismi, anziché di intersezione tra orizzonti strategici. **Lo spazio fisico** gioca un ruolo fondamentale nel veicolare il modo di interpretare il significato stesso del concetto di intersezione e il portato valoriale che di volta in volta lo rappresenta e lo sostiene nella comunità di riferimento, anche dal punto di vista del peso specifico che si vuole attribuire al concetto di inclusione sociale. **I punti fisici di contatto tra flussi** (riattivati, rinnovati o negati) di mezzi di spostamento di diversa tipologia sono oggi una chiave di lettura fondamentale anche per leggere le dinamiche di rigenerazione territoriale e urbana consentite dal ripensamento delle logiche di mobilità negli spazi insediativi. Se gli operatori che si occupano di trasformazioni dei luoghi dell'abitare di certo non possono avere la pretesa di influire sulle dinamiche che informano di volta in volta il modo di interpretare il concetto di movimento a livello geopolitico, l'agire sulla qualità fisica dei punti di intersezione tra direzioni di mobilità assume oggi comunque un importante valore simbolico: proprio il modo di ripensare la spazialità di quei nodi rende evidente - a scala locale - la volontà di negare o esaltare il diritto alla mobilità, il diritto all'inclusività e quindi, in definitiva, il diritto all'accesso democratico e diffuso alle opportunità. L'intervento al convegno toccherà questi temi utilizzando una rassegna (non sistematica) di letture di luoghi insediativi paradigmatici, in chiave di premessa concettuale utile a descrivere più puntualmente il **significato metodologico di alcuni progetti di ricerca** che il relatore ha condotto a supporto della operatività di Enti territoriali e locali nell'ambito della redazione di piani e progetti: il focus di questi studi è **la rigenerazione dei nodi intermodali come occasione di promozione della qualità dell'abitare** - in primis, l'abitare lo spazio pubblico - in contesti a diverso grado di urbanizzazione.

Gli hub multi-modalità nei nodi urbani della rete TEN-T - Il progetto europeo MOVE21

Chiara di Majo – ingegnera, Roma Servizi per la Mobilità

Il nuovo regolamento TEN-T delinea una serie di nuovi requisiti che 431 città europee dovranno soddisfare. Questi includono, tra l'altro, **l'adozione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (SUMP) e lo sviluppo di hub multimodali per i passeggeri e terminali per le merci**. La realizzazione delle ambizioni della nuova direttiva pone nuove sfide e opportunità. **Il progetto MOVE 21**, in cui è coinvolta l'Agenzia per la Mobilità di Roma, è iniziato nel 2021, concentrandosi sugli Hub Multimodali e Interconnessi per merci e passeggeri. Esso mira a contribuire agli **obiettivi generali del Green Deal Europeo** e si basa su un intenso scambio di esperienze e **buone pratiche tra le sei città partner: Oslo, Göteborg, Amburgo, Monaco, Roma e Bologna**, tutte nodi urbani collocate lungo il corridoio Scan-Med. Roma, come tutte le città MOVE 21, si impegna a perseguire gli obiettivi del nuovo regolamento TEN-T, **migliorando le connessioni multimodali** lungo il corridoio e all'interno della città e della sua area metropolitana, concentrandosi in particolare sui concetti di hub e mini-hub multimodali. **Grazie alle attività di scambio con le città di progetto, sono state analizzate diverse soluzioni adottate in particolare da Gotheborg, Oslo e Bologna**. Esse sono state utilizzate sia per realizzare un pilot di micro-logistica per distribuzione merci con cargo bike, sia per integrare e arricchire il Piano Urbano della Logistica Sostenibile, **sia per sperimentare il concetto di hub multimodale presso la stazione Basilica San Paolo, dove si scambiano la metropolitana e il treno suburbano per Ostia**, qui inoltre sono stati installati dei bike box per favorire ancora di più la multimodalità. Le specifiche attività progettuali si sono affiancate alle realizzazioni dei maggiori hub multimodali della città, che interessano le principali stazioni ferroviarie. Il progetto MOVE 21 ha inoltre permesso un intenso scambio con le altre capitali europee sul tema degli Hub, contribuendo ad aggiungere valore alla ricerca in corso.



Node_Place_People. Tre dimensioni per misurare la multimodalità e il ruolo degli hubs di mobilità

Paola Pucci – architetta, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani PoliMi

La **multimodalità** è diventata uno strumento fondamentale per promuovere una transizione verso forme di mobilità sostenibili, poiché incoraggia l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto, **incidendo sulla dipendenza dall'uso dell'automobile** e aumentando la capacità individuale di organizzare gli spostamenti quotidiani, favorendo la flessibilità e l'adattabilità a diverse condizioni di viaggio. L'intervento introdurrà brevemente il ruolo della multimodalità nell'agenda delle attuali politiche urbane, richiamando come le misure per raggiungere **modelli urbani sostenibili e inclusivi** - come la Xmincity, la post car city e i Transit Oriented Development (TOD) - inscrivano la multimodalità tra gli strumenti essenziali per sostenere forme di mobilità sostenibili, resilienti e inclusive. Introducendo **l'utilità di innovare le modalità consolidate di misurazione della multimodalità** che spesso si concentrano sulle prestazioni e sulla qualità dell'offerta di trasporto, senza tenere conto delle condizioni che incoraggiano o scoraggiano tali pratiche, l'intervento introdurrà un approccio per misurare la multimodalità che presta attenzione alle condizioni di contesto e alle preferenze individuali. L'intervento si conclude con una riflessione sul ruolo che gli hubs di mobilità – quali luoghi della multimodalità - possono rivestire in particolare in territori peri-urbani e a bassa densità insediativa.

Progettare hub intermodali come luoghi identitari e attivatori di qualità urbana: l'esperienza di Città Metropolitana di Bologna

Alessandro Delpiano – ingegnere, Direttore dell'Area Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana di Bologna

Centri di Mobilità nascono con il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** in corrispondenza delle stazioni del Sistema Ferroviario Metropolitano in cui è previsto un livello di servizio almeno ogni 15 minuti e rappresentano gli hub intermodali per eccellenza della rete portante del Trasporto Pubblico Metropolitano in qualità di nuove porte di accesso al territorio, nonché supporto della rete ciclabile metropolitana Bicipolitana. A partire dal PUMS ai **Centri di Mobilità viene dato il ruolo di nuovi nodi urbani identitari**, in cui mobilità e socialità si incontrano per migliorare qualità e vitalità della città, pensati per unire funzione urbana e trasportistica, offrendo servizi diversificati per la comunità. Con il Piano Territoriale Metropolitano i Centri di Mobilità assumono un **ruolo prioritario per la rigenerazione del territorio** nell'intero ambito di pertinenza dei 500 metri dalla stazione e vengono disciplinati come nuovi architravi dell'organizzazione urbana con particolare attenzione al miglioramento dell'attrattività nelle aree fragili. La Città metropolitana di Bologna ha attivato una collaborazione, siglata ad aprile 2020 con specifico Protocollo di Intesa con RFI **per la redazione delle Linee di Indirizzo per la progettazione dei Centri di Mobilità** e la loro applicazione ai primi progetti pilota. A tal fine è stato costituito un gruppo di lavoro inter istituzionale anche con Regione, Comune di Bologna e SRM. **E' stato il primo protocollo di Intesa a livello nazionale, poi replicato in altre provincie e regioni.**

Stazioni protagoniste della mobilità nuova

Alberto Fiorillo - Responsabile Sviluppo Network Stazioni e Intermodalità RFI

Le **stazioni ferroviarie** sono le principali **protagoniste della mobilità integrata**, hub di un sistema MaaS (Mobility as a Service) che offre spazi e servizi capaci di garantire il passaggio da un mezzo di trasporto all'altro più rapido, facile e intuitivo. La forte relazione tra stazione e ambiente esterno richiede lo sviluppo di azioni condivise, ovvero una **stretta cooperazione di RFI, istituzioni ed enti locali**, finalizzata a fare in



modo che anche gli altri stakeholder promuovano politiche convergenti e attuino azioni coerenti, necessarie per realizzare un ecosistema di mobilità urbana che valorizzi le connessioni con le stazioni. Per questo c'è una costante interazione di RFI con Regioni, Città Metropolitane e Comuni finalizzata a far sì che la programmazione nazionale e locale - in particolare i PUMS - faciliti la trasformazione di stazioni e aree circostanti in luoghi privilegiati della **mobilità nuova attraverso la progettazione integrata** di infrastrutture-servizi di collegamento stazione-città e interventi su piazzali di stazione e rete viaria per ottimizzare accessi pedonali e ciclabili e per migliorare l'attestazione dei servizi di mobilità pubblica, attiva e condivisa.

Il Programma di valorizzazione delle Palazzine Liberty: proposta per un hub intermodale e di comunità

Mauro Baioni – urbanista, Università Roma Tre

Per riabitare la città esistente dobbiamo guardare con occhi nuovi alla relazione fra le persone e le strutture materiali. **Il programma riguardante le Palazzine Liberty** ci offre una straordinaria opportunità a questo proposito. Per mettere le persone al centro dell'attenzione nell'affrontare la sfida del riuso, è necessario adottare una **concezione aperta e generativa del patrimonio** e superare la dicotomia fra tutela e sfruttamento economico, ponendo la fruizione collettiva come obiettivo prioritario. In questa prospettiva, la **permanenza della funzione di servizio al trasporto** – che le stazioni svolgono senza soluzione di continuità fin dalla loro edificazione – è reinterpretata come un'eredità viva e vitale, capace di generare valore per il presente e il futuro. Le stazioni sono ripensate come **osservatorio, punto di informazione e promozione della mobilità sostenibile**, come luogo educante e conviviale fondato sul connubio fra cultura, welfare e vita associativa. Una forma di valorizzazione che privilegia la permanenza e l'incontro, complementare e pienamente integrata con le funzioni legate agli spostamenti, insediate e insediabili nell'HUB intermodale di Porta Sud.