



Sans pandémie

Avec pandémie



Réseau RUES - Visioconférence 2020

Avant la pandémie: l'engagement pour des quartiers végétalisés



<https://www.facebook.com/ilverdesifastrada/>



Avant la pandémie: les ateliers de formation et les séminaires en présence

RISCOPRI
RIUSA
RIGENERA

Riscoprire/Riusare/Rigenerare
i centri di piccole e medie dimensioni



Città di Rivalla di Torino



progetto presentato a



Compagnia di San Paolo



Le 3R incontrano la Francia

Workshop formativo con Anne Faure, urbanista
e presidente dell'Associazione nazionale Rue de l'Avenir

6 settembre 2019 - Casa del quartiere di San Salvario - Via Morgari 14 Torino

Programma:
10.00-10.10: introduzione al tema a cura di LAQUP
10.10-10.45: Anne Faure, «Le strade portatrici di qualità urbana»
10.45-11.45: tavoli di lavoro
11.45-12.30: restituzione e dibattito

L'associazione culturale LAQUP
(Laboratorio Qualità Urbana e Partecipazione)

organizza

Venerdì 6 settembre 2019 - ore 17.00
Sala Molinari - Polo Lombroso 16
Via Lombroso 16, Torino

il seminario

*La città a 30 km/h
...funziona!*

Intervengono:

Anne Faure
urbanista, Associazione
Rue de l'Avenir France

Filippo Orsini
architetto, Area Mobilità
Città di Torino

Moderazione del
traffico e gerarchia
delle strade in Europa

Il piano delle zone 30
di Torino



Avant la pandémie: le séminaire annuel en présence

L'espace public
devant les écoles
en tant qu'espace
éducatif



La méthode Planning for Real® aux abords des écoles





Le confinement



Le Covid devient une opportunité pour la mobilité active



Piano di azione per la mobilità urbana post COVID



 BIKENOMIST [Bikeitalia.it](https://www.bikeitalia.it)

<https://www.bikeitalia.it/wp-content/uploads/2020/04/RME-Piano-di-azione-mobilit%C3%A0-urbana-post-covid.pdf>

Milano 2020

Strategia di adattamento

Documento aperto al contributo della città



Introduzione

Questo documento ha lo scopo di **elaborare una strategia** per la cosiddetta "Fase 2", che sarà caratterizzata da una radicale modifica degli stili di vita dei cittadini e dell'organizzazione delle città, dovuti a distanziamenti e precauzioni necessari per il coronavirus.

Ad ogni livello istituzionale, nazionale e internazionale, si sta discutendo delle conseguenze economiche e delle modifiche agli stili di vita e riteniamo che Milano, oggi più che mai, sia e debba considerarsi parte di tale ampio dibattito.

Per questo motivo, pur ritenendo imprescindibile il fatto che la strategia della ripartenza della città debba essere in linea e inserita nel quadro generale, crediamo che sia nostro dovere fornire **proposte operative**, che vadano ad integrare quelle più ampie, sapendo che il contesto milanese ha caratteristiche specifiche.

Ovviamente molti aspetti sono di esclusiva competenza nazionale o regionale, ad esempio i temi legati a mappatura, tracciamento e valutazione dell'immunità dei cittadini. Così come spetta all'autorità nazionale fissare i tempi di riapertura delle attività economiche e commerciali, degli spazi pubblici ecc.. E' necessario capire se, in ambito lavorativo e non solo, le fasce anagrafiche verranno trattate tutte allo stesso modo o se ci saranno particolari riguardi per le persone più anziane e per le categorie più fragili.

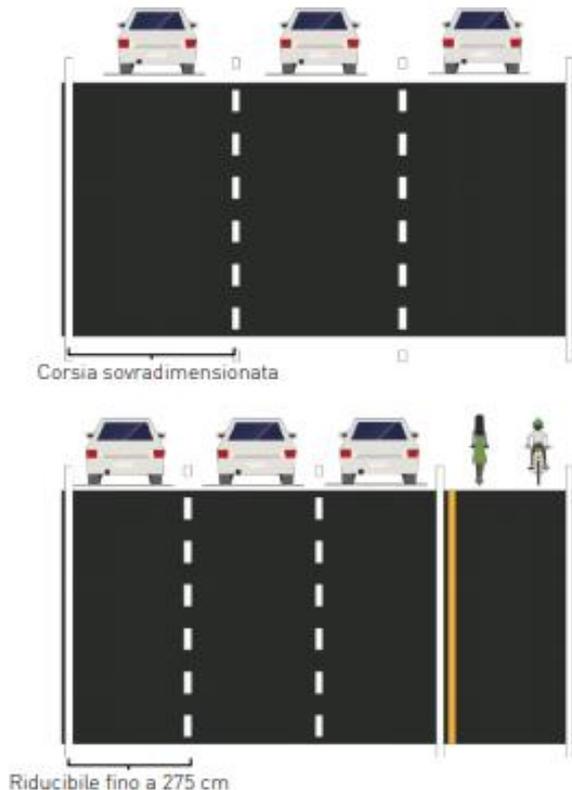
Auspichiamo di tornare al più presto a vivere nella piena normalità, godendo delle libertà alle quali eravamo abituati fino al gennaio 2020, ma crediamo sia necessario attrezzarsi al meglio per gestire lo scenario più probabile, di **adattamento verso un "nuovo ordinario"**, attraverso una fase di "contenimento post lockdown". Sarà necessario essere preparati anche in vista di eventuali future situazioni di criticità che potrebbero verificarsi e, quindi, impostare una fase di "contenimento pre lockdown" e prevedere il rischio di nuovi "lockdown", facendo tesoro dell'esperienza vissuta nella Fase 1.

In poche parole, è necessario organizzarsi per una convivenza non breve con questo virus.

RME - Réseau de Mobilité d'Urgence

Ridimensionare le corsie

Nelle grandi città si assiste spesso a corsie veicolari sovradimensionate che incentivano le alte velocità e il parcheggio in doppia fila. Riducendone l'ampiezza è possibile ricavare spazi per la micromobilità senza ridurre i flussi.



Creare la RME

Seguono una serie di esempi di strade più comuni in cui si può intervenire fin da subito nella realizzazione di corridoi per la micromobilità.

RIDUZIONE NUMERO DI CORSIE - CICLABILI MONODIREZIONALI

Riferimento: DM 557/99



RIDUZIONE NUMERO DI CORSIE - CICLABILI MONODIREZIONALI (presenza di parcheggio*)



*Soluzione realizzabile sulla base di un parere ministeriale rilasciato al comune di Roma (M_INF-SISTRA_DIV2 prot.0005537-16.06.2017)

TURIN

piétonnisations, contre-allées, terrasses

- 11 rues piétonnisées
- 27 contre-allées à 20 km/h
- Simplification administrative pour des terrasses temporaires (jusqu'au 30.11.2020)



Abords des écoles sans voitures

100 écoles ont demandé la piétonnisation



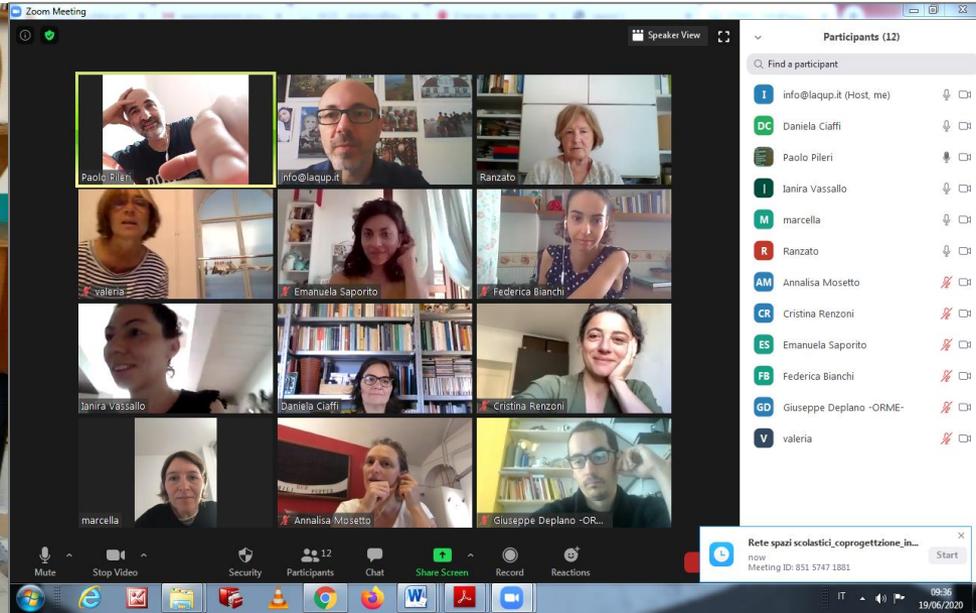
Torino Mobility Lab: la mobilità dolce porte le masque





Impliquer la communauté locale sans pouvoir la rencontrer

- Les interviews en présence deviennent des interviews à travers Zoom ou Skype
- Les focus group deviennent des échanges à distance



Animation des espaces piétonnisés (pendant la Semaine Européenne de la Mobilité)





Le suivi selon la méthode de Jan Gehl

Counting People in Motion

This tool records people moving through an area. It does not require mapping.

DIRECTIONS

- Stand at the location shown on your map.
- Focus on a point on the opposite side of the space and imagine a straight line between you and that point.
- Use a tally sheet/clicker counter to count all people moving across the marked line, and a timer (your phone).
- Count for 10 minutes. Keep in mind that a low number of people surveyed may not provide adequate data representation.
- When done with your first location go directly to the next and so on, until you have covered all locations.
- Once you've completed counts at each location, please total your tally sheets and add them to the overview map. Use a different sheet for each location.
- Please note on your sheets if anything out of the ordinary happens.

ADD YOUR NAME, DATE, & DAY OF THE WEEK TO THE SHEET. SUM TOTALS BEFORE HANDING IN.

Note: In an area with high pedestrian activity, use separate count sheets for pedestrians and cyclists. In areas with lower activity it is possible to tally both pedestrians and cyclists at the same time, saving time or enabling more count locations.

FOLD HERE

People Moving Count

FOLD HERE

Gehl Institute



Mappatura delle attività di chi sosta nello spazio pubblico
60 minuti

Cognome e nome del rilevatore: BOULIMZAWA
Luogo del rilevamento: 8-46
Data: 02/10/2020
Orario di inizio: 17:20
Condizioni metro: SERENO
Temperatura: 20.9

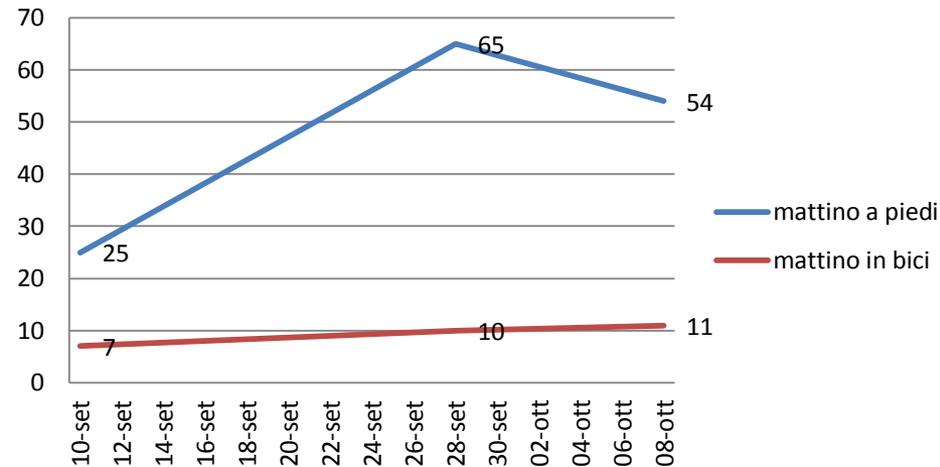
POSTURA	CONTEGGIO (indicare una sola postura per ogni persona)	ATTIVITA' (indicare tutte le attività osservate)
IN PIEDI	<input checked="" type="checkbox"/>	persone che aspettano un mezzo pubblico
SEDUTE/E su seduta pubblica	<input checked="" type="checkbox"/>	persone che vendono/comprano
SEDUTE/E su seduta privata	<input type="checkbox"/>	
SEDUTE/E su seduta di un esercizio commerciale	<input type="checkbox"/>	
SEDUTE/E in modo informale	<input type="checkbox"/>	
SORAIATIVE	<input type="checkbox"/>	
IN MOVIMENTO	<input checked="" type="checkbox"/>	
TOTALI	<input checked="" type="checkbox"/>	

NOTE:
1 persona in piedi appoggiata alla propria bici
3 jogger
2 bimbi in bicicletta
Bidoni davanti a Madame Cristina
invasione di spazi segnalati
A sc...

Comptage des gens qui passent et observation des activités des gens qui restent



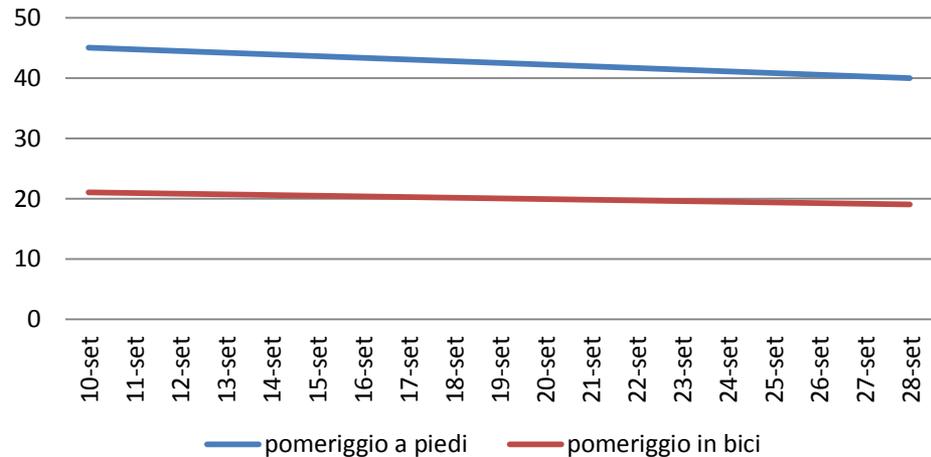
Corso Marconi - conteggio dei passanti



MATIN - Comptage pendant 10 minutes entre 08:00 et 9:00 heures

SOIR - Comptage pendant 10 minutes entre 22:00 et 23:00 heures

Corso Marconi - conteggio dei passanti



APRES-MIDI - Comptage pendant 10 minutes entre 17:30 et 18:30 heures

3 jours par semaine:

- Un jour entre lundi et jeudi
- Un jour entre vendredi et samedi
- Le dimanche

Inciter le municipalités

POUR UNE MOBILITÉ DURABLE D'URGENCE ET POUR L'AVENIR

<https://www.lagup.it/emergenza-covid19-il-momento-e-adesso/>

Il momento è adesso



**"PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE
NELL' EMERGENZA E PER IL FUTURO"**

**PROPOSTE PER LA CIRCOSCRIZIONE 8 DELLA CITTÀ DI TORINO
30/04/2020**

IL MOMENTO È ADESSO

L'attuale emergenza sanitaria ha modificato profondamente il nostro stile di vita, le nostre abitudini, il funzionamento della nostra società. I momenti di crisi possono diventare delle opportunità se si colgono come occasioni di un ripensamento complessivo delle nostre modalità di vivere, di spostarci, di concepire gli spazi delle nostre città, dando valore ai cambiamenti significativi che l'emergenza ha provocato, in una prospettiva di lungo e medio periodo. Certamente il contrasto alla situazione emergenziale ha la priorità, ma intervenire solo su alcuni ambiti rischia di comprometterne altri, per cui è opportuno svolgere un ragionamento complessivo sul funzionamento delle nostre città che tenga conto di fattori quali la densità di popolazione e i relativi problemi di spostamento, l'inquinamento da esso provocato, l'importanza della natura e del verde nello spazio urbano. Occorre avere presente che certi effetti si sono manifestati perché non c'è stata una visione diversa della città.

I PROBLEMI

1. **Ambiente e mobilità:** L'aspetto più rilevante è quello ambientale. Scienziati, attivisti e associazioni ambientaliste, da anni, denunciano che l'attuale modello di sviluppo e gli stili di vita che caratterizzano la nostra civiltà, basati sul consumo eccessivo di risorse naturali e sulla combustione degli idrocarburi, non è più sostenibile ed ha condotto il pianeta sull'orlo di un collasso ecologico e climatico. La correlazione fra l'emissione di gas serra e cambiamento climatico è accertata da innumerevoli studi, così come l'impatto dell'inquinamento sulla salute umana e animale.

Secondo l'OMS, l'aria inquinata è il fattore ambientale di maggiore rischio per la salute umana, responsabile di circa 7 milioni di decessi nel mondo, ossia il 12% del totale delle morti premature. In Italia, provoca ogni anno circa 85mila morti (il peggiore dato a livello europeo), probabilmente di più di quelle che saranno causate dal Covid 19: secondo uno studio dell'ENEA, l'inquinamento accorcia la vita di ciascun italiano di 10 mesi in media (la pianura padana, in particolare è l'area più inquinata d'Europa) e il danno è anche economico (ad esempio in termini di giornate di lavoro perso e di interventi sanitari, per una perdita di ricchezza nazionale del 4,7% di PIL).

Secondo Legambiente, la città di Torino, in particolare, risulta essere quella con l'aria più inquinata del Paese, sia rispetto ai dati 2019 (147 giorni di superamento dei limiti per la concentrazione degli inquinanti previsti per legge: 86 per il PM10 e 61 per l'ozono), sia in riferimento all'ultimo decennio.

Nel "Piano d'Azione per la Mobilità Urbana Post-Covid", pubblicato da Bikenomist e Bikeitalia, si legge: "Il traffico urbano in Italia era già al limite della sostenibilità prima dell'emergenza Covid-19 con cinque drammatiche conseguenze:

- 3.400 morti e 250.000 feriti per incidenti con un costo economico di 21 miliardi euro/anno [fonte MIT].
- Oltre 80.000 morti premature/anno dovute all'inquinamento dell'aria.
- Una costante condizione di congestione, con 50 miliardi di Euro di PIL/anno perduti nell'inefficienza dei trasporti e della mobilità urbana.
- Malattie causate dalla sedentarietà che incidono sul bilancio dello stato per 12,1 miliardi di euro/anno, equivalenti all'8,9% della spesa sanitaria italiana.
- Una permanente condizione di insoddisfazione, stress e rabbia da parte dei cittadini.

All'improvviso le città italiane, e di molti altri Paesi, sono diventate pulite, silenziose e sicure. Nel dramma delle morti associate al Covid-19 si potranno riscontrare per fortuna anche vite salvate grazie alla riduzione drastica degli incidenti stradali. Nel periodo compreso tra il 10 marzo e il 7 aprile 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si è registrata una riduzione dell'80,7% del numero degli incidenti stradali e una riduzione dell'83,3% del numero dei decessi collegati, pari a 120 vite salvate [Fonte: Dipartimento della Pubblica Sicurezza]. A queste sono da aggiungersi gli effetti mitigati dell'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto."

Nos propositions à court et à moyen terme

A1. Pedonalità e commercio di prossimità

A1.1

Ampliamento marciapiedi delle strade con esercizi commerciali mediante spostamento dei parcheggi limitrofi con posizionamento di new jersey e nastro segnaletico da cantiere, mantenendo corsie veicolari di larghezza non inferiore a 2,75 m.



A1.2

Maggiore accessibilità in sicurezza alle attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande mediante autorizzazione alla parziale occupazione gratuita di suolo pubblico (spazio parcheggi limitrofi ai marciapiedi) mediante posizionamento temporaneo di tavolini e sedie.



A1.3

Organizzazione di un servizio di consegne con bici cargo a scala di quartiere in collaborazione con il commercio di prossimità.



A2. Ciclabilità

A2.1

Su corsie e viali a due o più corsie veicolari, trasformazione temporanea della corsia più a destra in corsia ciclabile mediante segnaletica orizzontale e verticale (in presenza di parcheggi, la ciclista sarà tracciata a fianco del cordolo del marciapiede e, dove possibile, i parcheggi saranno traslati verso la carreggiata per garantire la sicurezza dei ciclisti).



A2.2

Strade a priorità ciclabile
Istituzione di assi su cui concentrare la mobilità ciclabile in modo prioritario adottando la segnaletica delle "velostrassen" diffuse in Svizzera e in Belgio.



A3. Distanziamento sociale, autobus e tram

A3.1

Ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza delle fermate di autobus e tram mediante chiusura al traffico del tratto di corsia veicolare compreso fra la banchina della fermata e il marciapiede attraverso inserimento di un dissuasore o di una fioriera.



PROPOSTE A BREVE TERMINE (entro il 31 agosto 2020)

B1. Spazi condivisi in sicurezza fra pedoni, ciclisti, utenti di mezzi pubblici e automobilisti

B1.1

Estensione del limite di 30 km orari a tutto il territorio, esclusi gli assi di collegamento interquartieri, mediante inserimento di apposita segnaletica orizzontale e verticale: la misura, seppure solo normativa (anche se già esistono "porte" di accesso lungo tutto l'asse di via Nizza), creerebbe le condizioni per sperimentare temporaneamente, verificare, valutare ed eventualmente ridefinire e rendere permanenti interventi di moderazione del traffico all'interno del quartiere (medio-lungo periodo) quali modifiche dei sensi unici per prevenire il traffico di attraversamento, ampliamento permanente di spazi per i pedoni in corrispondenza dei servizi pubblici mediante pedonalizzazioni, strade a priorità ciclabile, zone d'incontro ecc.)



Oggi



7



B1.2

Strade per giocare: chiusure temporanee di via con posizionamento di transenna mobile, presenza di un adulto volontario e con indicazioni definite in uno specifico manuale d'uso per organizzare gli spazi e proporre attività ludiche garantendo il distanziamento necessario.



8

B2. Distanziamento sociale in situazioni ad alto rischio di assembramento

B2.1

Chiusura delle strade antistanti gli ingressi delle scuole per garantire il necessario distanziamento sociale mediante inserimento di dissuasori manuali ribaltabili solo dai residenti e dai mezzi di soccorso.



B2.2

Riorganizzazione dello strumento del pedibus mantenendo il distanziamento necessario fra i partecipanti (manuale d'uso LAQUP).

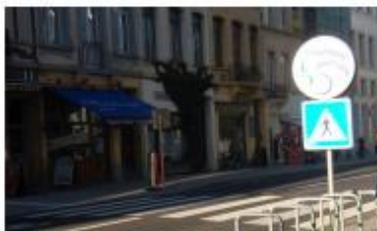


9

B3. Ciclabilità

B3.1

Aumento dei portabicli in corrispondenza dei servizi pubblici e, in generale, delle aree ad alto rischio di assembramento



PROPOSTE A MEDIO TERMINE (entro il 31 ottobre 2020)

C1. Distanziamento sociale e intermodalità con autobus e tram

C1.1

Ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza delle fermate di TPL mediante chiusura al traffico del tratto di corsia veicolare compreso fra la banchina della fermata e il marciapiede attraverso inserimento di archetti portabicli, per favorire l'intermodalità bici+TPL.



10

C2. Pedonalità, qualità dell'aria, ciclabilità e paesaggio urbano

C2.1

Strade locali con incroci verdi: allontanamento dello stallo (con taglio dell'asfalto) in corrispondenza degli incroci, cordolatura e inserimento di alberi e arbusti protetti da recinzioni basse anche con funzione di portabicli.



Inciter les écoles

CITTÀ SOSTENIBILI, CITTÀ VIRALI

Pedibus



SUGGERIMENTI

1. Tracciare pillole gialle sulla pavimentazione ogni metro lungo il percorso dei bambini (linee, imporre etc.).
2. Utilizzare una corda con nodi a distanza di 1 metro uno dall'altro: ogni bambino tiene la corda in corrispondenza di un nodo (suggerimento per le scuole primarie).
3. Distanziamento fisico mediante posizionamento di dissuasori mobili a fine di distanziamento davanti all'ingresso di una scuola.
4. Organizzare con i bambini un laboratorio creativo per la realizzazione di elementi come cappellini-distanziatori da realizzare con materiali poveri (cartoncini, palloncini, etc.).



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development



AMBIENTE
Se scuola a piedi me ne prendo cura (Bertolini)

Quasi il 70% dei bambini che vanno a scuola in Italia è accompagnato in automobile, e con l'automobile raggiunge le sedi delle attività extra scolastiche.

L'abitudine ad usare l'automobile anche per tragitti brevi, abituatura minor di un km (come può essere quello casa-scuola), oltre ad essere dannosa per l'ambiente - inquinamento acustico ed atmosferico - e creare congestione da traffico in prossimità delle scuole - con maggior rischio di incidenti - è negativa perché impedisce ai bambini di sviluppare:

- autonomia negli spostamenti quotidiani,
- socialità con i coetanei,
- conoscenza del territorio,
- capacità d'orientamento,
- sicurezza in se stessi e autonomia,
- capacità di prendere decisioni,
- dimotivazione con le norme di comportamento nella strada.

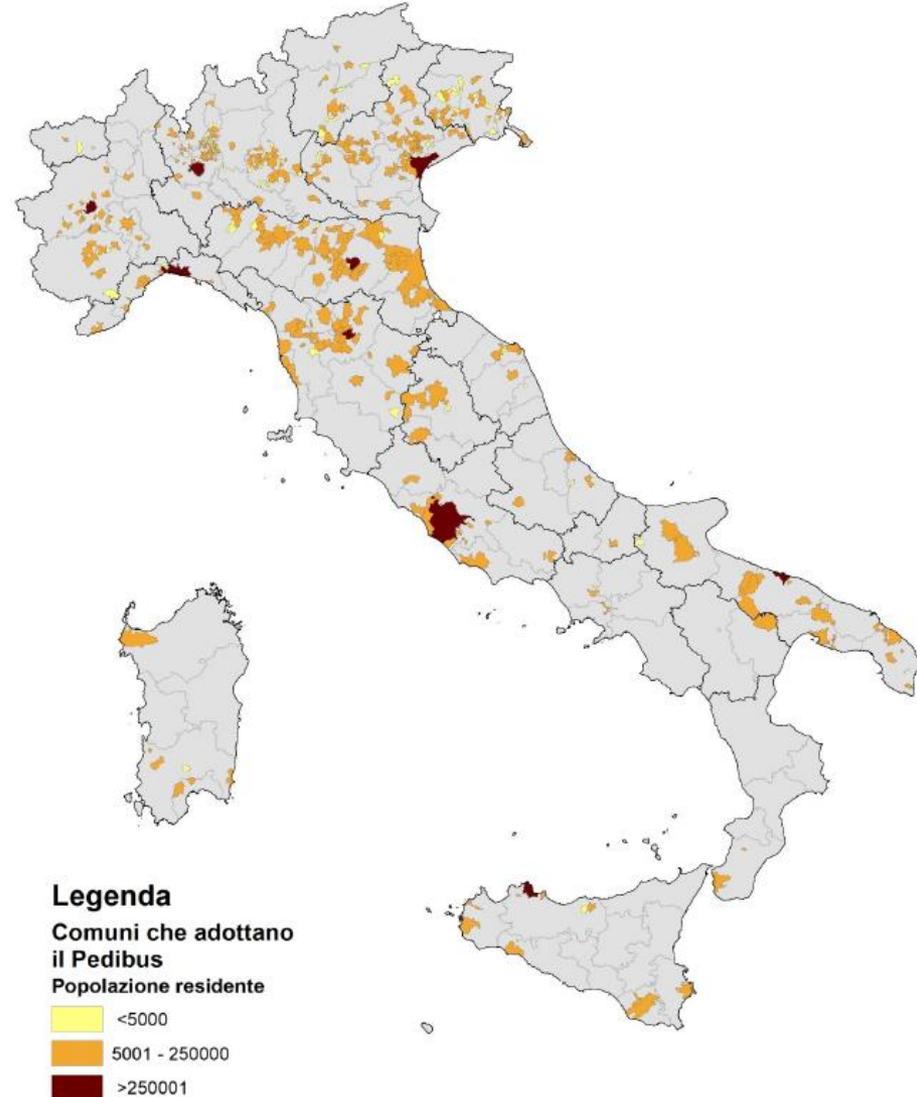
Il tema del percorso casa-scuola coinvolge il rapporto che i bambini hanno con la città, con il loro bisogno di sentirsi autonomi nel raggiungere la scuola, nell'incontrarsi con gli amici, di essere a pieno titolo cittadini.

È in questo periodo di emergenza per il Covid e di attenzione particolare al distanziamento fisico, il Pedibus può inoltre offrire una valida alternativa all'uso dei mezzi pubblici e all'affollamento degli spazi antistanti alle scuole negli orari d'entrata e di uscita dalle classi.

In una dimensione internazionale di impegno a favore della sostenibilità, l'attuazione del progetto Pedibus contribuisce al perseguimento degli obiettivi dell'Agenda 2030 ed in particolare:

- Obiettivo 3: Salute e benessere
- Obiettivo 4: Istruzione di qualità
- Obiettivo 11: Città e comunità sostenibili
- Obiettivo 13: Azione per il clima

Étude sur le pédibus en Italie (années 2017-2019, données en ligne)



Legenda

Comuni che adottano
il Pedibus

Popolazione residente

<5000

5001 - 250000

>250001

La pandémie nous pousse encore plus à penser à l'avenir

← → ↻ sustainablecities.eu/transformative-actions-database/



About the Platform

The Aalborg Process

The Basque Declaration

Transformative Actions

Conferences

PATHOS - PARTICIPATORY THINK TANK ON SUSTAINABLE CITIES

ORGANISATION : ASSOCIAZIONE LAQUP (TURIN) , ITALY

The action is the beta phase of a virtual/physical space gathering organisations/professionals from various fields (social innovation, town planning, arts, communication, landscape architecture, education&training...) sharing an interest in a more sustainable city and taking action in favour of a better life quality for local communities. PaThoS (CLIPS in Italian: Casa Laboratorio di Idee e Partecipazione sulla città Sostenibile) is a centre that promotes a participatory culture on a sustainable urban environment. The beta phase (6 months) would be the set up of a web portal as a starting point for the set up of a physical centre in Turin.

AGENDAS ADDRESSED

Urban mobility

Biodiversity

Climate change

Public space

Social inclusion and integration

Local economies and employment



PATHWAYS FOLLOWED

SOCIO-CULTURAL TRANSFORMATION

- Involve citizens through participatory implementation
- Promote social innovation supporting inclusion
- Nurture a sharing economy

SOCIO-ECONOMIC TRANSFORMATION

- Capitalise on local economy and production
- Pursue a shift towards a circular economy

TECHNOLOGICAL TRANSFORMATION

- Guarantee equal access to information & digital services





Réseau RUES - Visioconférence 2020



Associazione LAQUP // IT - info@laqup.it
www.laqup.it // fb spazipubblicicondivisi