

MODICALTRA

spazio di comunità

VUOTI A ~~PERDERE~~ RENDERE!

Rigenerazione urbana, inclusione sociale e fioritura culturale

| | |
|--|-------------|
| Introduzione..... | p.2 |
| Dati raccolti e analisi dei dati..... | p.4 |
| Spunti per il cambiamento | |
| a. Rigenerazione urbana e inclusione sociale..... | p.6 |
| b. Consumo di suolo..... | p.10 |
| c. Patti di collaborazione..... | p.16 |
| d. Incentivi ripopolamento..... | p.20 |
| e. Urbanismo tattico e mobilità..... | p.26 |
| Conclusioni..... | p.38 |

Introduzione

Come gruppo di semplici cittadini/e ci siamo chiesti quale tra i tanti aspetti nella nostra comunità e nel nostro territorio fosse più urgente affrontare. Confrontando i nostri punti di vista ci siamo resi conto che qui a Modica si registra una particolare tendenza a costruire, antepoendo l'interesse privato e la rendita alla tutela del paesaggio e della biodiversità. Coerentemente con la nostra [carta dei valori](#), abbiamo dunque posto tra le priorità politiche per Modica l'arresto dell'inesorabile emorragia di suolo¹. Tra le tante azioni da mettere in campo a tal fine, ci è sembrato opportuno partire dalla "fotografia" dell'esistente: **quanti edifici a Modica risultano inutilizzati, abbandonati? Quanti ridotti a ruderi e quanti incompleti?** L'obiettivo è senza dubbio ambizioso, considerando anche la particolare estensione del nostro Comune. Così **siamo partiti da una prima circoscritta area di esame in cui, sotto gli occhi di tutti, si trova una parte consistente dei "vuoti"**: il centro storico e i suoi labirintici, suggestivi vicoli. Ciò non equivale a dare al centro priorità politica - se non in termini strettamente cronologici - rispetto alle campagne, dove aumentano pericolosamente i nuovi insediamenti abitativi e numerosi scheletri di costruzioni incomplete rovinano la poesia del tipico paesaggio ibleo: ci occuperemo delle campagne, delle nostre coste, e della Sorda in un secondo momento e - auspicabilmente - con la partecipazione di tanti/e cittadini/e.

La nostra domanda è: **se abbiamo così tanti "vuoti", perché continuare a costruire e consumare nuovo suolo?** Abbiamo pensato che i vuoti possono essere riutilizzati non solo a fini abitativi, ma anche culturali, artistici e sociali.

Abbiamo quindi mutuato l'idea di mappatura collaborativa che Coalizione Civica Bologna ha portato avanti per gli edifici del capoluogo emiliano, con l'urbanista Piergiorgio Rocchi che si è gentilmente messo a nostra disposizione.

COME ABBIAMO MAPPATO - Utilizzando un'applicazione del cellulare

1 V. dati su Modica e provincia di Ragusa nella sez. 3 del documento, pp. 10-16.

collegata a Google Maps, siamo stati in grado di censire gli specifici edifici abbandonati in modalità collaborativa, abbinando un'immagine alle caratteristiche specifiche del vuoto. Lo abbiamo fatto prevalentemente sul campo, verificando direttamente le condizioni degli edifici e confrontandoci di volta in volta con gli abitanti sul reale stato di abbandono. Abbiamo scelto di classificare gli edifici indicando, oltre alla posizione: indirizzo, stato (inutilizzato, abbandonato, rudere, incompleto), tipologia (casa, palazzo, produttivo, garage, dammuso) e indicando, tra le note, il numero di piani quando superiore ad uno.

Questa nostra azione squisitamente volontaria si presterà, certamente, ad errori ed involontarie omissioni ma è **un inizio per stimolare anzitutto il riuso del patrimonio pubblico e privato.**

Non vogliamo fermarci alla semplice condivisione dei risultati di questa prima tappa di mappatura. È vero, nessun processo di rigenerazione urbana può prescindere dall'analisi della realtà, ma vogliamo spingerci oltre. Per questo motivo, **alleghiamo di seguito le tracce di un percorso che dalla mappatura trae spunto e che ci piacerebbe intraprendere collettivamente facendo rete con cittadini/e e associazioni.** All'analisi dell'esistente cercheremo di abbinare le ricche potenzialità inespresse tratte da casi-studio e ricerche.

Dati raccolti

**VUOTI URBANI
COMPLESSIVAMENTE
CENSITI**

2174

tra Modica Alta e Modica Bassa

38%

rispetto al totale degli edifici
presenti nell'area mappata

Nell'area che include Modica Alta e Bassa, che rappresenta solo lo 0,35% della superficie totale del nostro comune, si registra un'**alta densità edilizia**: in poco più di un km² sono presenti 5661 edifici e, secondo la nostra indagine, quasi un edificio su quattro a Modica ricade nell'area da noi mappata. Gli abitanti che vi abitano sono 7779, pari al 13,30%, per un totale di 3245 famiglie, pari al 15,94% dei nuclei familiari residenti a Modica.

ABITANTI PER CASA
IN MEDIA



FAMIGLIE PER CASA
IN MEDIA



RAPPORTO ABITANTI
CENTRO STORICO SU
ABITANTI INTERA CITTÀ



Su **5661 edifici**, ben **2174 (quasi il 40%) risultano vuoti²**, classificati - come accennavamo sopra - secondo una tassonomia relativa allo stato di abbandono e alla tipologia.

23%

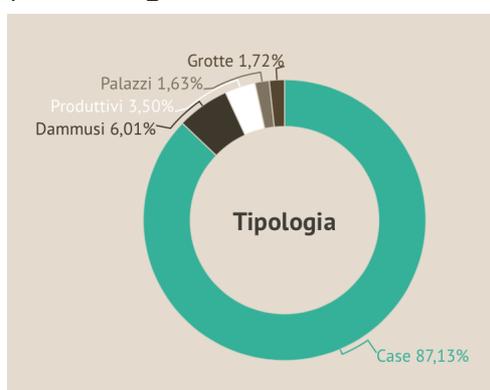
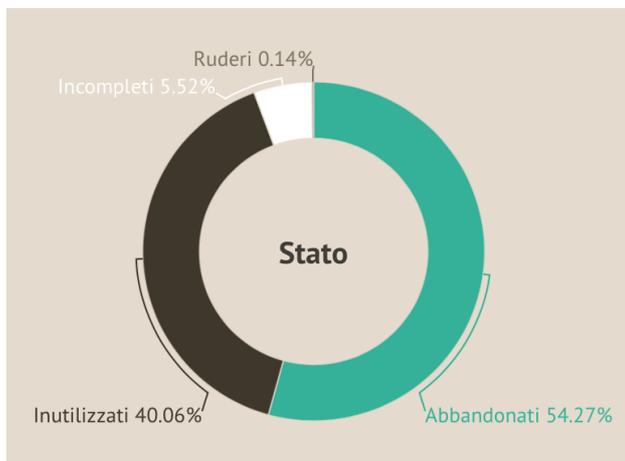
Il totale degli edifici presenti nell'area mappata rispetto al totale degli immobili presenti a Modica

Seguendo il primo criterio, più della metà degli immobili di proprietà privata risulta in stato di abbandono (54,27%) e risultano, peraltro, consistenti le percentuali degli edifici più semplicemente inutilizzati (40,06%), ossia semplicemente disabitati o in vendita ma in discreto stato di conservazione. Allarmante è la quantità di ruderi (ben 119), livello più estremo e quasi assoluto di

² Per *vuoti* intendiamo unità immobiliari terra-cielo. Consulta la mappa dei vuoti qui: <https://lstu.fr/modicaltramaps>

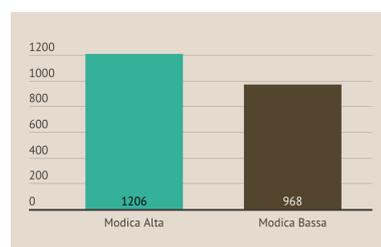
abbandono, mentre quasi impercettibile risulta il fenomeno degli edifici incompleti (solo 3) concentrati soprattutto nel versante della Vignazza-Catena³.

Tra i vuoti, ampiamente prevalente è la destinazione d'uso abitativa, segno tangibile di uno spopolamento dei nostri vicoli. L'87,13% dei vuoti nel centro storico sono infatti costituiti da case. Dal punto di vista abitativo, in un momento di continua espansione urbanistica che spesso li vede protagonisti, vanno



sottolineati anche i 35 palazzi interamente vuoti. Numerosi risultano poi i dammusi (129), elementi architettonici tipici della nostra area, tendenzialmente adibiti a deposito o spazio di lavoro per lavori di artigianato. Simili ai dammusi, e talvolta a questi

sovrapposti, risultano le meno numerose grotte (37) che da testimonianze fotografiche risultano, all'incirca fino agli anni '70, ricorrenti luoghi d'abitazione. Infine, probabilmente tra i più soggetti a repentini cambiamenti rispetto al periodo di mappatura, si segnalano 75 edifici con destinazione d'uso produttiva-commerciale.



Tra i 2174 vuoti, oltre ai 2154 immobili privati, sono stati censiti 14 vuoti pubblici (prevalentemente concentrati nell'area di Modica Alta) e 6 di provenienza ecclesiastica.

Considerando le due macroaree del centro storico, il 55,47% (1206) degli edifici mappati ricadono a Modica Alta, mentre il 44,53% (968)

³ L'esempio più lampante di questa tipologia è costituito dallo scheletro di una scuola materna eretta dalle suore carmelitane e, dal 1983, mai finalizzata. V. più in dettaglio la [mappa interattiva pubblicata nel sito](#) e, per un approfondimento storico-urbanistico, il libro denuncia di Piero Vernuccio, *Scempi urbanistici nel 'salotto' di Modica*, Ed. Ass. Cult. 'Dialogo', 2019, pp. 71-73.

insiste nella zona di Modica Bassa.

Spunti per il cambiamento

COS'È LA RIGENERAZIONE URBANA E PERCHÉ PUÒ DIVENTARE UN VETTORE DI INCLUSIONE SOCIALE⁴

*Un paese non è un'accozzaglia casuale di abitazioni,
una sommatoria informe, fredda, di manufatti senza un filo che li connette;
al contrario, un paese è un artefatto complesso di architetture, di strade, vicoli, case;
una trama di memorie, relazioni, vissuti e pratiche sociali interrelate.*

(V. Teti, D. Cersosimo)

La rigenerazione urbana è un processo complesso che, da un lato, mira alla **ristrutturazione e recupero di edifici e parti di città** e, collateralmente, alla **generazione di nuove opportunità sociali per pubblici differenti**, promuovendo attività a sfondo sociale, servizi, centri di aggregazione, ecc. Se gestito in maniera intelligente, **tale processo può portare ad avvicinare popolazioni diverse che abitano uno stesso quartiere, generando potenti processi di coesione sociale anche nei cosiddetti quartieri "in stato di bisogno"** caratterizzati da una forte differenziazione sociale.

In molti casi si individua uno o più spazi fisici da rigenerare, abbandonati o sottoutilizzati, che fanno da "innesco" cambiando il volto di alcuni quartieri, spazi pubblici e aree urbane con la partecipazione attiva della comunità. In questo contesto, secondo l'architetto Renzo Piano è necessario rimettere al centro del

⁴ Per le definizioni e gli approfondimenti sul tema la principale fonte è costituita da *Spazi fuori dal comune. Rigenerare, includere e innovare* (Franco Angeli editore, 2017) di Elena Ostanel, docente di urbanistica e tecniche di community planning presso l'Iuav di Venezia, dove coordina anche il master in Rigenerazione urbana e innovazione sociale.

progetto urbano i vuoti della città, che sono rilevanti come i pieni. **Lo spazio fisico è un “innesco”, ma ciò che può essere prodotto è un cambiamento sociale e organizzativo.** In questa prospettiva il lavoro di rigenerazione urbana diventa un lavoro di prossimità intesa come immersione nel contesto e allo stesso tempo di vicinanza ai suoi abitanti e alle sue istituzioni.

Con i processi rigenerativi si può generare un sano mutuo apprendimento tra società e istituzioni, che possono giocare un nuovo e potenziale ruolo, aumentando il rendimento degli interventi delle politiche sociali a beneficio dell'intera collettività e non solo di poche elites. Uno dei rischi delle sperimentazioni dal basso è quello di rigenerare spazi per comunità chiuse, a vantaggio di poche categorie sociali che tendenzialmente coincidono con le stesse che hanno agito per prime: solitamente popolazioni di classe media e con un buon livello di scolarità.

Riteniamo che un processo di rigenerazione urbana sia autenticamente pubblico se promuove **l'accessibilità di pubblici diversi**, se le **sperimentazioni (spaziali e sociali) si aprono ad usi e fruibilità esterne e non della sola comunità che le ha prodotte**, se è capace di produrre beni e servizi anche per chi non ha direttamente attivato tale sperimentazione; una questione quanto mai attuale se posizioniamo questo discorso all'interno di una progressiva riduzione degli spazi del *welfare* tradizionale.

Guardando al di là di Modica, assistiamo a sperimentazioni in cui assetto istituzionale e movimenti sociali collaborano secondo architetture inedite ed efficaci e ad altre in cui le istituzioni invece limitano la portata innovativa di alcune pratiche, di fatto imponendo alcuni funzionamenti o regolamentazioni che imbrigliano la capacità di azione dal basso.

I processi di rigenerazione urbana possono presentare **alcune criticità**, dalle quali è opportuno mettersi in guardia:

marketing istituzionale, quando le istituzioni si adoperano solo per motivi di immagine;

coinvolgimento di cittadini già attivi senza generare nuove forme di partecipazione e cittadinanza attiva;

gentrificazione, ossia un innalzamento dei prezzi immobiliari che a sua volta può generare nuove periferie espellendo gli

abitanti originari da quartieri riqualificati.

Secondo Elena Ostanel si può parlare di **innovazione nei processi di rigenerazione urbana** se essa diventa strumento (analitico e pratico) per modificare le opportunità per le popolazioni più ai margini (cittadini immigrati, popolazioni rifugiate, nuove povertà) e quindi per costruire comunità più inclusive proprio in periferia. C'è innovazione sociale se questi interventi producono e mobilitano **attivazione sociale**, assetti innovativi di governance e **cambiamenti nell'accesso alle risorse sociali e spaziali**⁵; se i fenomeni di esclusione socio-spaziale sono definiti da diversi fattori contestuali che distribuiscono in maniera diseguale risorse e spazi, è chiaro come il concetto di giustizia sociale e spaziale riprenda senso in queste prospettive. Porre attenzione (e quindi intervenire) sull'**inserimento differenziato allo spazio abitativo, allo spazio pubblico e alla sfera pubblica, alle opportunità lavorative, nonché al reale coinvolgimento nei processi di policy**, significa agire in alcune dimensioni sociali e materiali che sono all'origine dei fenomeni di polarizzazione socio-spaziale ed esclusione.

Secondo quanto ci risulta, **gli alloggi popolari a Modica** allo stato attuale disponibili per l'assegnazione sono 3: per questi risultano 68 richiedenti, di cui 56 non idonei⁶. Circa la metà dei richiedenti è di nazionalità non italiana. Giova ricordare, in proposito, che per l'immigrato in Italia la casa non è solo un diritto umano fondamentale ma la condizione *sine qua non* per un inserimento legalizzato: è importante ricordare che **senza una casa non è possibile ottenere un regolare permesso di soggiorno e nemmeno il ricongiungimento familiare** che, in un Paese dove l'immigrazione ha una sua storicità, ha una rilevanza sempre più significativa. Il reddito mediano delle famiglie immigrate - segnala il rapporto Caritas del 2014 - è solo il 56% di quello degli italiani. E circa il 25% degli stranieri è incapace di pagare con puntualità affitti e bollette contro - rispettivamente - il 10,5% e l'8,3% degli italiani. In generale la domanda abitativa degli immigrati si è inserita in un contesto dove gli alloggi sociali sono assolutamente residuali e vi è una quasi totale assenza di una politica pubblica per la casa e dedicata alle fasce deboli.

5 Gerometta *et al.*, "Social Innovation and Civil Society. Urban Governance: strategies for an Inclusive City", *Urban Studies*, 42, 11: 2007-2021.

6 Ad una richiesta di dati analitici sullo stato attuale delle politiche abitative a Modica, rivolta allo IACP di Ragusa, non sono stati forniti dati esaustivi.

In conclusione, se con innovazione sociale intendiamo un processo capace di rivelare e rispondere a bisogni sociali mutati o non ancora risposti, anche creando nuovi servizi, è chiaro come sia importante **saper incidere su quei fattori materiali che portano alcune popolazioni a vivere in contesti di esclusione**. Se non intraprendiamo questo sforzo, anche se interveniamo "dal basso", riusciremo a mettere in campo azioni più spettacolari che di reale impatto.

Come scrive l'antropologo Vito Teti, **«riabitare significa ricostruire comunità, creare le condizioni essenziali per consentire di rimanere a chi vuol restare, di favorire il ritorno di chi vuole tornare. Ristrutturare e recuperare immobili è solo un tassello della rigenerazione: senza un'offerta adeguata di servizi di cittadinanza essenziali il ritorno in "vita" di qualche casa non sarà sufficiente per consentire una vita dignitosa ai residenti e a contrastare il declino»**.

Alcuni esempi virtuosi di rigenerazione urbana:

Case di quartiere (Torino) → veri e propri spazi di comunità polifunzionali, che includono coworking, sportelli informativi, spazi di ascolto, laboratori artistici, teatro. Aperti tutti i giorni e dal mattino fino a sera tardi, sono degli spazi in cui progettare insieme interventi ed iniziative e in cui entrare in contatto con l'amministrazione comunale. Inoltre le Case di quartiere si fanno attivatori di percorsi di comunità e attivazione sociale, generando azioni di rigenerazione urbana in locali prima sfitti o sottoutilizzati.

Ex asilo Filangieri (Napoli) → la comunità dell'Asilo si descrive come una "moltitudine di artisti, operatori, ricercatori, studenti, lavoratori del settore culturale e liberi cittadini che ha occupato e rianimato con spettacoli, concerti, presentazioni di libri, assemblee e seminari quello che prima era un enorme spazio vuoto e privo di identità, sede dell'ennesima Fondazione soggetta all'esclusivo arbitrio del potere politico-partitico e ha sentito l'esigenza di contrapporre all'immobilismo istituzionale un processo costituente di autodeterminazione, generando una nuova possibile forma di istituzionalità dell'arte fondata sulla cooperazione, sull'autonomia e sull'indipendenza della cultura"

Polveriera (Reggio Emilia) → Il complesso Polveriera transita negli anni 2000 dal Demanio Militare al Comune di Reggio Emilia in condizioni di serio degrado che ne determinano un uso marginale per molto tempo: parcheggio, sede di associazioni, perlopiù senza utilizzo. Dopo un progetto di rigenerazione urbana attivato dal Comune, ad oggi la struttura di quasi 3.000 mq ospita nel capannone B servizi per il lavoro e la formazione, spazi laboratoriali artigianali e socio-occupazionali, spazi per la ristorazione, la sede del Consorzio Oscar Romero e di altre cooperative sociali in coworking; l'altro edificio, il capannone A, accoglie spazi di inclusione delle persone con disabilità attraverso servizi diurni e residenziali loro dedicati, spazi per servizi di mediazione sociale, culturale, penale, spazi civici a disposizione del quartiere e delle organizzazioni cittadine.

CONSUMO DI SUOLO

Cos'è⁷ e perchè è urgente fermarlo!

Molti non colgono la bellezza dei suoli.

Perciò non è facile convincerli della necessità di preservarli.

(Hans Jenny)

Il **suolo** è la “pelle del mondo, la pelle di un complesso sistema biologico, chimico, sociale, naturale, paesaggistico”⁸. Più precisamente è lo strato superiore della crosta terrestre, costituito da componenti minerali, materia organica, acqua, aria e organismi viventi, che rappresenta l'interfaccia tra terra, aria e acqua. Visti i tempi estremamente lunghi di formazione del suolo, si può ritenere che esso sia una **risorsa limitata sostanzialmente non rinnovabile**⁹. Per tali ragioni e per il suo valore intrinseco,

7 Per il glossario completo e analitico, dal quale abbiamo attinto, consultare il sito www.consumosuolo.isprambiente.it o il “piccolo dizionario urbanistico” a cura di Paolo Pileri, *100 parole per salvare il suolo*.

8 L'espressione è di G. Biondillo, *Un discorso terra terra. Il racconto del suolo*, in P. Pileri, *Che cosa c'è sotto. Il suolo, i suoi segreti, le ragioni per difenderlo*, Altreconomia, 2018.

9 Si stima che 500 anni è il tempo minimo necessario alla formazione di uno spessore di 2,5

il suolo naturale deve essere tutelato e preservato per le generazioni future.

Il suolo ci **fornisce cibo**¹⁰, biomassa e materie prime; è la piattaforma per lo svolgimento delle attività umane; rappresenta un **elemento centrale del paesaggio** e del patrimonio culturale e svolge un ruolo fondamentale come habitat. Le funzioni ecologiche che un suolo di buona qualità è in grado di assicurare, garantiscono, oltre al loro valore intrinseco, anche un valore sociale ed economico attraverso la **fornitura di diversi servizi ecosistemici**, ossia un'ampia gamma di processi complessi che producono benefici per l'ambiente, per l'uomo e il loro benessere:

- servizi di approvvigionamento (prodotti alimentari, materie prime, ecc.);
- servizi di regolazione e mantenimento (regolazione del clima, cattura e stoccaggio del carbonio¹¹, regolazione della qualità dell'acqua, rimozione di inquinanti atmosferici¹², protezione e mitigazione dei fenomeni idrologici estremi¹³, conservazione della

cm di suolo. La produzione del cibo dipende da un sottile strato di suolo, profondo da 30 a 100 cm. Cfr. P. Pileri, *Che cosa c'è sotto. Il suolo, i suoi segreti, le ragioni per difenderlo*, Altreconomia, 2018, p. 8.

10 Il 95% del cibo sulla nostra tavola arriva dal suolo agricolo: una gestione globale sostenibile del suolo potrebbe produrre il 58% del cibo in più. Cfr. Global Soil Week, 2015 (<https://gsf.globalsoilweek.org/about/why-soil>)

11 I suoli sono considerati dei potenti regolatori dell'emissione e dell'assorbimento di gas serra in atmosfera. Il suolo trattiene dalle due alle quattro volte il carbonio contenuto in atmosfera dove si trova prevalentemente sotto forma di CO₂ e di CH₄. Una volta catturato, il carbonio rimane intrappolato nel suolo centinaia di migliaia di anni. Se il carbonio entra nel suolo, di fatto non vi esce più; la vegetazione, invece, rilascia molto e più velocemente. Lo stoccaggio di carbonio da parte del suolo è, infatti, circa tre volte quello di una foresta. Tale funzione dipende, peraltro, anche dalla ricchezza della sua biodiversità: i suoli urbani, ad esempio, pur lasciati a verde, non hanno le medesime capacità dei suoli liberi fuori città. Cfr. P. Ciais et al., *The European carbon balance*, in *Global Change Biology*, Vol. 16, Issue 5, pp. 1409-1428; K. Lorenz, *Ecosystem Carbon Sequestration*, in R. Lal et al., *Ecosystem Services and Carbon Sequestration in the Biosphere*, Springer, 2013; J. L. Morel et al., *Ecosystem services provided by soils of urban, industrial, traffic, mining, and military areas*, *J Soils Sediments* 15, 2015; P. Pileri, *op. cit.*, p. 23; P. Pileri, *L'intelligenza del suolo. Piccolo atlante per salvare dal cemento l'ecosistema più fragile*, Altreconomia, 2022, p. 98.

12 Tale funzione, legata ad es. alla riduzione di PM₁₀, avviene grazie al cd. *adsorbimento* da parte della superficie fogliare. Un ettaro di foresta urbana rimuove mediamente 17kg all'anno di particolato. Cfr. F. Manes, *Servizi ecosistemici e verde urbano. Uno strumento per la qualità delle città*, S.it.E, 7 maggio 2021.

13 Il suolo è come una gigantesca spugna ricca di pori, capace di trattenere acqua dal 10 fino al 25% in volume per poi rilasciarla parzialmente e in un tempo dilazionato, caratteristica particolarmente utile per mitigare gli effetti e i danni di eventi piovosi intensi e di breve durata, le cc.dd. "bombe d'acqua". Recenti ricerche stimano un valore di assorbimento idrico per ettaro di circa 3,75mln di litri, considerando solo i primi 100cm di profondità. Cfr. G. Baldoni, *Ecologia e agricoltura*, Edagricole, 1998, p. 42; Comm. Europea,

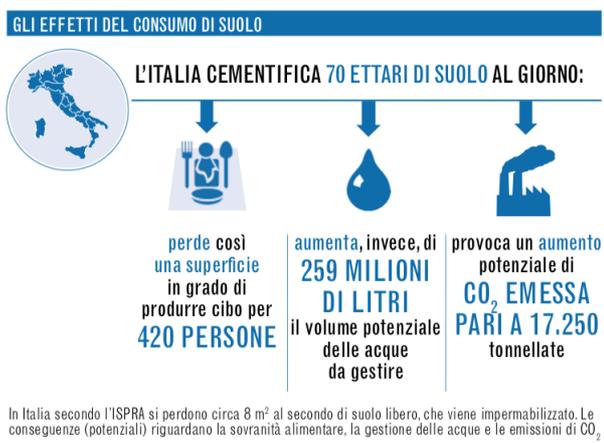
biodiversità¹⁴, ecc.);

- servizi culturali (paesaggio, patrimonio naturale, servizi ricreativi, ecc.).

Il **consumo di suolo** è un processo associato alla perdita di una risorsa ambientale fondamentale, limitata e non rinnovabile, dovuta all'occupazione di una superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale con una copertura artificiale. E' un fenomeno legato alle dinamiche insediative e infrastrutturali ed è prevalentemente dovuto alla costruzione di nuovi edifici, fabbricati e insediamenti, all'espansione delle città, alla densificazione o alla conversione di terreno entro un'area urbana, all'infrastrutturazione del territorio. Il consumo di suolo è, quindi, definito in sintesi come la variazione da una copertura non artificiale (**suolo non consumato**) a una copertura artificiale del suolo (**suolo consumato**).

In Italia non esiste un'unica e chiara definizione giuridica di consumo di suolo, fenomeno disciplinato frammentariamente da ogni singola Regione con una propria legge urbanistica regionale. In **Sicilia**, con la l.r. n. 19/2020, è stato introdotto un nuovo sistema di pianificazione che include l'obiettivo del consumo di suolo

a saldo zero da raggiungere entro il 2050 (obiettivo condiviso con l'Unione Europea). Secondo questa legge, "il consumo di suolo è consentito, entro il limite massimo del 10% della superficie del territorio urbanizzato, esclusivamente per opere pubbliche e opere qualificate di interesse pubblico dalla normativa vigente, nei soli casi in cui non esistano ragionevoli alternative consistenti nel riuso di aree già urbanizzate e nella rigenerazione delle stesse" (art. 34 co. 2)¹⁵.



Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo, 2012.

14 Il 25-30% di tutta la biodiversità del pianeta sta sotto i nostri piedi, una riserva in continuo movimento e autoproduzione, cruciale per la nostra stessa sopravvivenza visto che da essa dipende il cibo e un gran numero di eccipienti utili per le medicine. Cfr. S. Jeffrey et al, *European Atlas of Soil Biodiversity*, European Commission, Publications Office of the European Union, 2010; P. Pileri, *op. cit.*, p. 26.

15 Purtroppo la legge siciliana, come quella dell'Emilia-Romagna o del Veneto, intende il consumo di suolo come "saldo tra le aree per le quali la pianificazione urbanistica attuativa prevede la trasformazione insediativa al di fuori del perimetro del territorio urbanizzato e

L'impermeabilizzazione del suolo, ovvero la copertura permanente di parte del terreno e del relativo suolo con materiali artificiali (quali asfalto o calcestruzzo) per la costruzione, ad esempio, di edifici e strade, rappresenta la principale causa di degrado del suolo in Europa, **compone un rischio accresciuto di inondazioni, contribuisce ai cambiamenti climatici, minaccia la biodiversità, provoca la perdita di terreni agricoli fertili e aree naturali e seminaturali, contribuisce insieme alla diffusione urbana alla progressiva e sistematica distruzione del paesaggio, soprattutto rurale e alla perdita delle capacità di regolazione dei cicli naturali e di mitigazione degli effetti termici locali.** Come è stato analizzato, la temperatura al suolo nelle aree urbane assume spesso valori più elevati nei centri più compatti rispetto alle aree agricole e naturali circostanti, determinando il fenomeno denominato **isola di calore urbana**, in relazione a vari fattori che spesso incidono sull'intensità delle ondate di calore, specialmente nei mesi estivi. Alcuni di questi fattori sono la disposizione e la concentrazione delle aree costruite, la presenza di vegetazione e la circolazione dei venti. In particolare, l'elevata densità di suolo consumato e l'assenza di copertura arborea nelle nostre città sono caratteristiche che influenzano la temperatura superficiale al suolo (*Land Surface Temperature - LST*, cioè la temperatura misurata al livello di copertura del suolo) che è spesso più alta nelle aree urbane più compatte rispetto alle aree suburbane. Il consumo di suolo, oltretutto spesso associato

Tabella 105. Valutazione economica della perdita di flussi di servizi ecosistemici tra il 2012 e il 2020. Fonte: elaborazioni ISPRA

| Servizi ecosistemici | Valore minimo [€/anno] | Valore medio [€/anno] | Valore massimo [€/anno] |
|---|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Stoccaggio e sequestro di carbonio | -392.704 | -1.233.175 | -2.073.646 |
| Qualità degli habitat | -25.528.636 | -25.528.636 | -25.528.636 |
| Produzione agricola | -155.904.191 | -155.904.191 | -155.904.191 |
| Produzione di legname | -52.454.792 | -52.454.792 | -52.454.792 |
| Impollinazione | -7.072.491 | -8.257.809 | -9.443.126 |
| Regolazione del microclima | -4.074.286 | -10.185.715 | -16.297.144 |
| Rimozione particolato e ozono | -2.549.014 | -5.145.941 | -7.742.867 |
| Disponibilità di acqua | -3.090.000 | -38.625.000 | -74.160.000 |
| Regolazione del regime idrologico | -2.700.000.000 | -2.923.200.000 | -3.146.400.000 |
| Purificazione dell'acqua dai contaminanti | -396.886 | -56.831.871 | -113.266.856 |
| Totale | -2.951.463.000 | -3.277.367.129 | -3.603.271.259 |

Tabella 106. Valutazione economica della perdita di stock di servizi ecosistemici tra il 2012 e il 2020. Fonte: elaborazioni ISPRA

| Servizi ecosistemici | Valore minimo [€] | Valore medio [€] | Valore massimo [€] |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Stoccaggio e sequestro di carbonio | -6.669.465 | -209.356.614 | -352.043.762 |
| Produzione agricola | -8.074.191.231 | -8.837.104.717 | -9.600.018.204 |
| Produzione di legname | -40.176.538 | -40.176.538 | -40.176.538 |
| Totale | -8.181.037.234 | -9.086.637.868 | -9.992.238.504 |

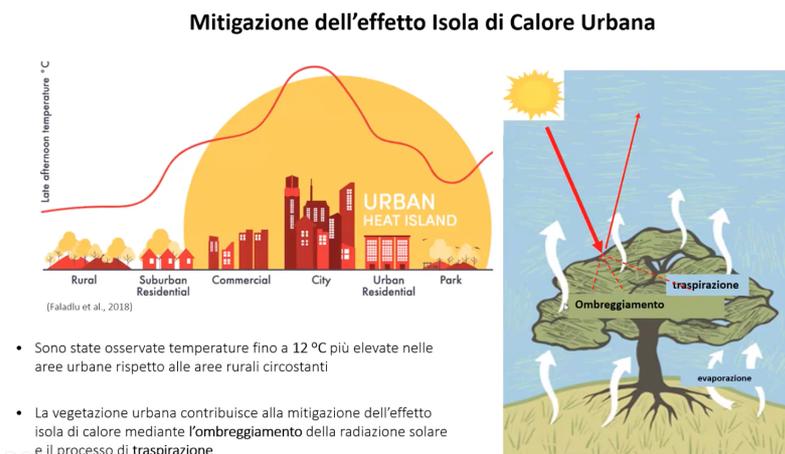
quelle per le quali la medesima pianificazione preveda interventi di rimozione della impermeabilizzazione del suolo" (art. 34. co.4). Ciò significa, in soldoni, che se in una certa area vengono consumati tot mq di suolo, ma allo stesso tempo ne vengono "riportati in vita" un altro tot, e le due quantità si equivalgono per superfici, secondo la legge non si è consumato suolo. Quindi non si sta dicendo che si ferma il consumo di suolo, ma solo che si potrà consumare se si liberano contemporaneamente degli spazi cementificati. La conseguenza di tutto ciò è la negazione del suolo in quanto risorsa viva e non rinnovabile. Cfr. P. Pileri, *100 parole per salvare il suolo*, pp. 44-45.

alla rimozione di vegetazione, contribuisce, quindi, ad aumentare la LST delle aree urbane e l'intensità dell'isola di calore urbano, con diverse conseguenze

sul micro-clima e sugli ecosistemi in base alla fascia altimetrica. La perdita dei servizi ecosistemici forniti dal suolo ha delle importanti conseguenze sul piano economico: secondo il rapporto ISPRA del 2021, la **stima dei costi totali della perdita del flusso annuale di servizi ecosistemici** varia da un minimo di 2,9 a un massimo di 3,6 miliardi di euro, persi ogni anno a causa consumo di suolo avvenuto tra il 2012 e il 2020.

Il valore più alto di perdita è associato al servizio di regolazione del regime idrologico, ovvero all'aumento

del deflusso superficiale prodotto dal consumo di suolo che è, infatti, tra gli effetti più significativi. A questa cifra vanno aggiunti 9,1 miliardi di euro di spesa pubblica nello stesso arco temporale necessari per compensare le perdite di stock ecosistemici come la perdita di carbonio dai suoli, lo stop di produzione agricola e la perdita di produzione di legname.



IL TERRITORIO, IL CONSUMO DI SUOLO E L'ACQUA

1 ETTARO NON URBANIZZATO
TRATTIENE FINO A
3.750.000 LITRI DI ACQUA

1 ETTARO IMPERMEABILIZZATO
RICHIEDE CIRCA
6.500 EURO/ANNO
SOLO PER GESTIRE LE RETI
DI RACCOLTA DELLE ACQUE

Fonte: Soil Sealing, Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS, Università di Potsdam, Germania)

La **relazione tra il consumo di suolo e le dinamiche della popolazione** conferma che il legame tra la demografia e i processi di urbanizzazione e infrastrutturazione non è diretto: si assiste a una crescita delle superfici artificiali anche in presenza di stabilizzazione, in molti casi di decrescita, dei residenti.

Grazie al Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA) e all'Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale (ISPRA), abbiamo un quadro aggiornato sull'evoluzione dei fenomeni di consumo di suolo. Più in

dettaglio, ci interessa riportare i **dati relativi a Modica nel contesto provinciale e regionale**. In Sicilia, la provincia di Ragusa detiene il primato per la percentuale di suolo consumato nel 2020 (10,5% equivalente a 3147 ettari). In questo contesto, **Modica risulta essere il 3° comune in Sicilia (dopo Catania e Comiso) e il 51° in Italia (su quasi 8000)** con maggiore incremento di consumo di suolo registrato tra il 2019 e il 2020. Come disse lo scrittore Franco Antonio Belgiorno, alla storica e tragica alluvione del 1902 si è aggiunta una nuova alluvione, non meno violenta: quella del cemento¹⁶.

L'unica urbanistica possibile, dal nostro punto di vista, è quella che ricicla, recupera, sostituisce. Lo stop al consumo di suolo va inteso in chiave generativa, poiché non blocca affatto il comparto edilizio, ma solo la speculazione fine a sé stessa. Già qualche anno fa, prima del boom di ristrutturazioni edilizie legate a ecobonus e sismabonus, il principale sindacato del comparto edilizio lanciava un piano per ristrutturazioni che avrebbero creato 430.000 **posti di lavoro senza nuovo consumo di suolo**¹⁷.

Come indicato nel recente rapporto realizzato nell'ambito del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, **"la rigenerazione può funzionare solo se parallelamente si ferma il consumo e si rende così economicamente vantaggioso intervenire sull'esistente, diversamente, stenterà soprattutto nelle aree a bassa rendita fondiaria e immobiliare a meno di non favorire negativi processi di gentrificazione.** A tal fine sarà necessario intervenire anche attraverso **strumenti di incentivazione e disincentivazione efficaci per Amministrazioni e privati che stimolino il recupero, la riqualificazione e la rigenerazione assicurando il mantenimento (o l'incremento) della permeabilità e della copertura non artificiale del suolo, dei servizi ecosistemici e lo sviluppo di nuove infrastrutture verdi**"¹⁸.

Per concludere più concretamente questo capitolo, oltre alla legge

16 F. A. Belgiorno, *Pagine dal Sud*, giugno 1987.

17 <https://www.filleacqil.net/tutto/137-comunicazione/16487-ripartire-sostenibile.html>

18 M. Munafò, *Consumo di suolo dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, ed. 2021, Report SNPA 22/21, p. 40. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (cd. PNRR), inoltre, prevede uno stanziamento di 9 mld € destinati alla rigenerazione urbana e housing sociale. L'investimento 2.3, in particolare, menziona espressamente il divieto di consumo di nuovo suolo, articolandosi in interventi - da realizzare senza consumo di nuovo suolo - quali la riqualificazione e l'aumentato ricorso all'housing sociale, con ristrutturazione e rigenerazione della qualità urbana e aumento della qualità ambientale, nonché con interventi sull'edilizia residenziale pubblica ad alto impatto strategico sul territorio nazionale.

di iniziativa popolare promossa da Salviamo il Paesaggio nel 2018, una proposta che ci sembra ragionevole, vista la situazione di eccesso edilizio nel nostro Paese, è quella di condizionare ogni eventuale e necessario consumo di suolo alla preventiva rigenerazione dei tessuti urbani e al recupero degli edifici esistenti, in una misura che potrebbe essere non inferiore al 70% dell'esistente¹⁹. Proposte simili a questa sono già state avviate in Gran Bretagna, Svizzera, Germania)²⁰, oltre ad alcuni esempi di amministrazioni virtuose nel nostro paese, a partire dal pionieristico esempio di Cassinetta di Lugagnano (MI)²¹, seguita da numerosi "comuni virtuosi" tra i quali citiamo Solza (BG), Desio (MB), San Lazzaro di Savena (BO), Camigliano (CE), Melpignano (LE), Troina (CT).

PATTI DI COLLABORAZIONE

L'amministrazione condivisa dei beni comuni

in un'ottica rigenerativa

Abbiamo chiara l'immagine della cura e della crescita del benessere di una comunità attraverso un impegno partecipato che metta al primo posto la tutela dei beni comuni. **Tutti, infatti, hanno diritto a fruire dei beni materiali e immateriali che sono patrimonio collettivo** e nessuno può escludere qualcuno dall'accesso a questi beni; tutti però abbiamo il dovere e la responsabilità della cura dei beni.

Lo strumento che proponiamo per dare nuovo slancio alla vita

19 Facciamo nostra, in questo caso, la proposta dell'urbanista Prof. Paolo Pileri, cfr. *op. cit.*, p. 124.

20 Nel Regno Unito, ad es. circa il 65% delle nuove case è stato realizzato su aree dismesse; a Londra la percentuale giunge addirittura al 94%. Cfr. P. Pileri, *op. cit.*, p. 149.

21 Il sindaco, Domenico Finiguerra, è stato tra i fondatori della rete Salviamo il Paesaggio, rete promotrice di una pionieristica proposta di legge nazionale sul tema del consumo di suolo redatta con il supporto di un gruppo di esperti e che rappresenta una sintesi tra istanze ecologiche, scientifiche, tecniche e politiche (consultabile qui: <http://http://www.salviamoilpaesaggio.it/blog/wp-content/uploads/2018/02/DEFINITIVO-Proposta-di-legge-iniziativa-popolare-Forum-SiP-aag.-31-1-2018.pdf>). Consigliamo la lettura del suo libro «8mq al secondo. Salvare l'Italia dall'asfalto e dal cemento», Ed. EMI, 2014.

democratica della città e per offrire soluzioni efficaci ed efficienti ai problemi della polis è il **patto di collaborazione** ovvero, prendendo a prestito la definizione di Pasquale Bonasora (presidente di *Labsus-laboratorio per la sussidiarietà*) «un atto della pubblica amministrazione in cui cittadini e istituzioni condividono obiettivi da raggiungere definendo insieme, volta per volta, cosa è l'interesse generale».

Lo strumento trae origine dal quarto comma dell'**art. 118 della Costituzione** dove si afferma che i cittadini, singoli e associati, sono sostenuti dalle istituzioni nello svolgimento di attività finalizzate all'interesse generale sulla base del principio di sussidiarietà.

Il patto di collaborazione è un modello di amministrazione condivisa, ovvero una pratica di amministrazione dove cittadini e istituzioni stabiliscono un nuovo rapporto non più verticale tra amministratori e amministrati, ma orizzontale, ovvero di **collaborazione tra soggetti che si relazionano alla pari**.

La cura di uno spazio, l'organizzazione di un evento o di un servizio, la promozione di attività socio-culturali, diventa un atto della pubblica amministrazione ma ancor di più "una relazione" tra cittadini e istituzioni che insieme hanno deciso cosa è l'interesse generale in una data circostanza e cosa fare e come fare per raggiungere l'obiettivo che insieme ci si è dati.

Più sono le persone che prendono parte all'amministrazione di una città, più lo strumento ha successo ed è coerente con l'obiettivo dei patti di collaborazione e della amministrazione condivisa che non si risolve solo con la realizzazione di un patto di collaborazione ma con la crescita del legame tra i cittadini e i beni comuni.

Nel nostro ordinamento giuridico si distingue tra **beni di proprietà pubblica** e **beni di proprietà privata**; nel momento in cui i cittadini pensano a un nuovo uso di un bene, alla sua rivalutazione o al recupero, e tramite la realizzazione del patto di collaborazione ne allargano la fruizione a nuovi individui, nell'immediato o in funzione della sostenibilità per le future generazioni, in quel momento il bene, privato o pubblico, diventa **bene comune**.

Più di 250 comuni in Italia hanno già adottato dei **regolamenti per**

l'amministrazione condivisa dei beni comuni²² facendo proprio uno strumento generativo di migliaia di patti di collaborazione ovvero di tanti progetti che hanno portato alla fruizione di spazi, saperi, diritti, servizi, etc.

Numerosi parchi, edifici, quartieri e siti di varia natura grazie alle iniziative di cittadini e ai patti di collaborazione sono divenuti **luoghi con nuova vita**, frequentati dalla comunità che usufruiscono di beni che sono diventati zone verdi, musei, scuole, palestre popolari, punti di informazione, centri polifunzionali e attività di vario tipo che hanno dato nuova vita agli spazi delle città²³.

In altri casi, invece, i patti di collaborazione sono divenuti aiuto per le comunità, come il caso degli psicologi di **Latina** che hanno prestato un servizio per il benessere della comunità durante il covid, o a **Genova** dove attraverso il patto di collaborazione si distribuiscono attraverso 120 volontari circa 180 tonnellate di cibo prossimo alla scadenza e che sarebbe quindi destinato a diventare un rifiuto. Si è calcolato che il comune di Genova tramite questa attività aiuta circa 2000 cittadini che usufruiscono di un sostegno alimentare e inoltre risparmia 300.000 euro circa l'anno in costi di smaltimento che altrimenti dovrebbe impegnare per lo smaltimento di 180 tonnellate di rifiuti in più.

In altri casi i patti di collaborazione hanno riscoperto o valorizzato beni di un territorio come è avvenuto a **Siena** dove un gruppo informale di 10 cittadini, grazie al patto di collaborazione, prendendosi cura delle mura della città, uno dei luoghi più caratteristici della città, ha riscoperto una antica pianta di luppolo cresciuta spontaneamente nelle vicinanze delle mura. Oggi l'associazione, che nel frattempo vanta 120 iscritti, oltre a prendersi cura delle mura produce anche una birra di qualità grazie anche alla collaborazione con l'università di Siena e organizza vari eventi che trattano del luppolo e della birra.

È importante sottolineare come i principi e le proposte di amministrazione condivisa muovano da uno **spirito di cooperazione e condivisione che può essere molto più fruttuoso ed efficiente per le**

22 <https://www.labsus.org/i-regolamenti-per-lamministrazione-condivisa-dei-beni-comuni/> (qui un elenco aggiornato delle città che hanno approvato un regolamento per l'amministrazione condivisa)

23 Qui una panoramica di esempi di Patti di collaborazione sparsi per l'Italia: <https://www.labsus.org/category/beni-comuni-e-amministrazione-condivisa/patti-collaborazione/>

comunità rispetto alle logiche e ai meccanismi di competizione. È quanto avvenuto in circostanze molto delicate come l'assegnazione dei beni confiscati alle mafie. Anche per le associazioni più preparate, infatti, non è facile gestire un bene confiscato soprattutto quando non si ha il consenso e la partecipazione del territorio. È importante per questo **creare rete** e non competizione. A **Bagheria**, per esempio, era stato pubblicato il bando per l'assegnazione della villa del luogotenente di Bernardo Provenzano; alcuni cittadini insieme all'amministrazione decisero allora di coinvolgere 26 associazioni nella coprogettazione di un patto di collaborazione per l'uso della ex Villa Castello e al termine della fase di studio e di progettazione, la rete si è aggiudicato il bene e il 3 giugno scorso è avvenuta la consegna dei lavori di ristrutturazione del bene confiscato divenuto oggi il "Centro aggregativo polivalente Don Lorenzo Milani".

A Bagheria, come in altri comuni, la collaborazione tra cittadini e amministrazione ha messo a frutto l'investimento di tempo, competenze, idee, esperienze, che invece in tanti altri ambiti spesso neanche si considerano, e si è riconosciuta la valenza del capitale sociale che tali collaborazioni generano e i **benefici derivanti alla comunità** e agli individui coinvolti.

Tra i benefici che si possono generare con i patti di collaborazione, oltre al benessere derivante dal raggiungimento degli obiettivi dei singoli progetti, si può credere che un aspetto altrettanto importante sia la **nascita di una nuova cultura civica** dove ogni cittadino, oltre ad essere titolare di diritti e utente di servizi, diviene partecipe nell'esercizio dell'amministrazione di una comunità. Potrebbe essere questa, a nostro avviso, una delle vie per dare nuova linfa alle istituzioni e per restituire la giusta dignità alla democrazia e alla politica.

INCENTIVI PER UN AUTENTICO RIPOPOLAMENTO

Riabitare significa ricostruire comunità, creare le condizioni essenziali per consentire di rimanere a chi vuol restare, di favorire il ritorno di chi vuole tornare, di accogliere chi ha maturato piani di vita da paese.

Ristrutturare e recuperare immobili è solo un tassello della rigenerazione. Senza un'offerta adeguata di servizi di cittadinanza essenziali, il ritorno in "vita" di qualche casa non sarà sufficiente per consentire una vita dignitosa ai residenti e a contrastare il declino.

Il possibile ripopolamento presuppone progetti e cura molecolari, luogo per luogo, paese per paese, di persone e immobili, di case e servizi, di bambini e asili, di manufatti e lavoro "vivo", di nuove abitazioni e nuove giovani coppie, di spazi pubblici e botteghe.

(V. Teti, D. Cersosimo)

A Modica negli ultimi tre decenni l'**andamento demografico** è stata caratterizzato dalle seguenti tendenze:

1. Incremento molto lieve o quasi nullo in valori assoluti (negativi rispetto al trend nazionale): nel 2021 gli abitanti sono 53.640, meno del 2011 e appena 3 mila circa in più rispetto al 1991. La città, che nei primi sessant'anni dell'Italia unitaria, e prefascista, aveva più che raddoppiato il numero di abitanti, giungendo a oltre 65 mila nel 1921 (quando la popolazione nazionale non raggiungeva i 40 milioni), dopo l'erezione della provincia di Ragusa e la conseguente perdita di centralità nel territorio, nei 15 anni successivi è precipitata fino a 40 mila, risalendo poi lentamente la china ma facendo registrare una sostanziale stasi negli ultimi trent'anni.
2. Sensibile innalzamento dell'età media.
3. Consistente migrazione dai centri storici verso le periferie e le nuove aree residenziali quasi sempre carenti di servizi e di connessione sociale con la vita urbana.

Molti indicatori rivelano una forte decadenza della città quanto a disordine urbanistico, consumo di suolo, compromissione dell'ambiente e del paesaggio, abbandono e degrado degli immobili della parte storica della città, svariati indici relativi a

concentrazione di ricchezza, aree di povertà, deficit di coesione sociale e di qualità della vita²⁴.

Modica, soprattutto se liberata dai fattori accennati di malessere, ha la primaria risorsa di crescita e di sviluppo nel suo **patrimonio storico e artistico**, nella sua identità territoriale, nei beni culturali - materiali e immateriali - capaci, se preservati, curati, valorizzati e inseriti in un progetto, coerente e condiviso, di medio-lungo termine, di attrarre nuovi residenti e di stimolare la crescita economica soprattutto nel settore del turismo culturale e agro-ambientale e dei comparti commerciale e artigianale di riferimento.

Una città che voglia invertire queste tendenze e disegnare un futuro di maggiore felicità dei suoi abitanti ha bisogno secondo noi di favorire innanzitutto i seguenti **obiettivi**: l'**incremento demografico** (per via interna attraverso il tasso di natalità, ed esterna attraverso la spinta attrattiva di nuovi residenti), l'**abbassamento dell'età media della popolazione** e il **ripopolamento dei centri storici**.

Quest'ultimo obiettivo è realizzabile con interventi a breve e medio termine, sulla realtà fisica urbana e sui fattori che orientano scelte e azioni diffuse nella vita sociale ed economica. Ecco qualche cenno e qualche esempio.

A misura d'uomo, non d'auto

Ogni spazio deve essere, o essere reso, a misura d'uomo e non della sua automobile, in un sistema pubblico di mobilità ecologica, efficiente, accessibile a tutti²⁵.

Giovani e anziani naturalmente alleati

I giovani e gli anziani sono due gruppi sociali legati più di altri ai centri storici. I ragazzi non hanno l'auto e quindi il centro storico diventa parte della loro identità. Se invece non si offre loro la possibilità di esprimersi, di vivere bene e soprattutto di essere protagonisti dei luoghi della loro esistenza, la fuga sarà inevitabile. I ragazzi chiedono di riappropriarsi degli spazi, di realizzare attività nelle piazze. I giovani non rimangono in un posto solo se ci sono tanti bar ma se vengono lasciati liberi di

24 V. dati prima parte, pp. 4-5.

25 V. *infra*, paragrafo su urbanismo tattico e mobilità sostenibile.

fare qualcosa di interessante per loro. I giovani sono coloro che possono realizzare compiutamente il cambiamento nei centri storici. Da parte loro gli anziani sono coloro che hanno smesso di guidare o attendono buone ragioni per farlo e quindi desiderano un accesso facile ai servizi, che, se a loro non accessibili, mettono in crisi le famiglie e le altre fasce di popolazione.

Favorire i legami tra diverse fasce di popolazione attraverso programmi e iniziative che rinsaldino il senso di appartenenza al luogo in cui si vive e ne promuovano la qualità della vita rappresenta una delle soluzioni per contrastare lo spopolamento e favorire la coesione sociale.

Abitanti fieri del luogo in cui vivono

Creare **fiducia** tra le persone per cambiare la percezione collettiva dei centri storici è un'operazione politica e culturale che i processi partecipativi possono contribuire a rilanciare restituendo agli abitanti una fotografia più completa del posto in cui vivono. Se è vero che la storia di un centro non può essere cambiata, le tendenze e le prospettive di sviluppo futuro possono invece essere orientate anche a partire da un'**azione di co-creazione** che renda le persone protagoniste dei processi di cambiamento e di gestione dei centri storici. Se è vero, citando Jane Jacobs, che *'nessuno possiede le città'*, ciò lo è ancora di più nei centri in cui l'azione comune e condivisa può condurre a una **riappropriazione collettiva** della governance civica in cui ciascuno può avere un ruolo decisivo. Tutto ciò presuppone un forte volontà politica a promuovere il cambiamento attraverso la pratica della progettazione partecipata e il coinvolgimento dei cittadini, sulla base anche della "Teoria U" di Otto Scharmer²⁶: un approccio che parte dalla persona mantenendola al centro per ottenere un profondo rinnovamento della società.

Un commercio non (solo) effetto ma causa - e fattore - di turismo

Un commercio di qualità può generare turismo retail netto, aggiuntivo cioè a quello urbano complessivo indotto da tutti i fattori disponibili. A questo fine occorre promuovere le condizioni, generiche e specifiche, che rendano i centri storici la cornice naturale di tale trend: spazi pubblici vivibili, pedonali e

26 Docente del MIT e fondatore del Presencing Institute.

attraenti, opere di street art diffuse in un'area circoscritta della città, tali da renderla un museo di arte urbana a cielo aperto, ecc...

Sperimentare nuovi sistemi di regole per favorire l'imprenditoria creativa, ad esempio rendendo possibile l'apertura di negozi temporanei o incentivando i giovani ad aprire nuove botteghe o attività commerciali con specifiche azioni di formazione e l'esenzione dal pagamento delle tasse locali per due o più anni, mantenimento dei negozi di prossimità e valorizzazione di attività come birrerie artigianali e bar che puntino sulla qualità e l'uso ragionato degli spazi pubblici, capaci di dare agli abitanti la percezione di un posto attrattivo e vivibile.

Proposte

Da questi cenni deriva un quadro d'insieme rispetto al quale appaiono del tutto insufficienti, incongrue, in qualche caso inappropriate o controproducenti, comunque improvvisate e slegate da un piano coerente di azioni, le misure varate dal Comune di Modica: contributo massimo per le spese notarili di appena 2.500 per l'acquisto di un immobile nei centri storici; contributo pari alle spese di registrazione del contratto di locazione; benefici o sgravi alle imprese che scelgono il centro storico relativamente alla Tari e alla tassa per l'occupazione di suolo pubblico. A ciò si aggiunga, contraddittoriamente, una iniqua tassa sui parcheggi per i residenti (600€ l'anno) e una tassa di 7500€ per chi volesse avviare un'attività di somministrazione nel centro storico.

Dal nostro punto di vista occorrono **misure ben più efficaci e di maggiore consistenza finanziaria**, in ogni caso inserite in un quadro d'insieme armonico e coerente di norme, incentivi, aiuti e sostegni, nel quale famiglie e imprese possano trovare attraente, stimolante e conveniente risiedere (le prime) o avviare un'attività economica (le seconde) nel centro storico.

Il Comune dovrebbe quindi fare di questo duplice obiettivo la sua priorità e ispirare ad esso un pacchetto ampio, diversificato e coerente di misure strumentali, coordinate e complementari, capaci da un lato, di incrementare le attività economiche legate all'identità del territorio, alla qualità delle sue produzioni, alla fruizione dei suoi beni culturali materiali e immateriali; e dall'altro di favorire la scelta diffusa, soprattutto da parte dei

giovani, di risiedere nei centri storici, attraverso un piano complessivo di miglioramento della qualità della vita in questa parte della città e di misure specifiche idonee ad orientare questa scelta, fino alla tendenziale occupazione di tutti gli immobili adeguatamente riqualificati.

Tra le misure specifiche, da concepire, elaborare, definire e disciplinare con appositi atti amministrativi solo all'esito di una diffusa e incisiva opera di concertazione che coinvolga tutti i cittadini e i gruppi sociali espressione delle istanze sensibili agli obiettivi enunciati, si segnalano:

- Un **sistema capillare di welfare** mirato ad offrire specifici servizi nella parte storica della città, idonei a consentire alle giovani coppie di coniugare al meglio le esigenze di lavoro con quelle di vita familiare e di cura di bambini e di familiari anziani;
- Promuovere un **patto civico di riqualificazione e riuso concertato** dei *vuoti* mettendo in relazione i proprietari e i nuovi potenziali fruitori anche attraverso un ufficio dedicato dotato di apposita piattaforma digitale e azioni finalizzate a sensibilizzare i proprietari a riqualificare gli immobili o, se non interessati, ad incentivarli a cederne la proprietà o il possesso attraverso varie forme contrattuali adatte alla riqualificazione, sia per l'avvio di attività economiche da parte soprattutto di giovani artigiani e di start-up selezionate tramite concorsi di idee (promuovendo forme di lavoro collaborativo come il co-working), che per la destinazione abitativa;
- Promuovere interventi per **migliorare la qualità funzionale ed estetica** di prospetti, pareti esterne, facciate, tetti ed altre parti visibili degli immobili dei centri storici secondo un piano di orientamento e di linee guida elaborato dal Comune: rimozione opere abusive e manufatti d'amianto, trasferimento serbatoi idrici, sostituzione alluminio negli infissi con legno o materiali compatibili, piano colore, ecc;
- Predisporre misure di **fiscaltà di vantaggio**, ben più consistenti coordinate e selettive rispetto a quelle avviate di recente, assumendo, ipoteticamente, requisiti reddituali-patrimoniali e anagrafici come criteri prioritari sia per i

residenti che per gli operatori economici, soprattutto - in questo caso - per giovani e start-up innovative progettate in funzione ed in stretto raccordo con l'identità territoriale e il modello armonico e sostenibile di sviluppo tracciato;

- Insediare un **apposito ufficio**, dotato di competenze altamente qualificate, capace di elaborare progetti che si muovano in questa direzione impiegando risorse regionali (per esempio nell'ambito delle possibilità concesse dalla legge n. 13 del 2015 "*Norme per favorire il recupero del patrimonio edilizio di base dei centri storici*") nazionali ed europee, a cominciare da quelle offerte dal Next generation UE;
- Istituire il riconoscimento di '**negozio storico**' per **l'economia della bellezza**, attraverso l'adozione di un disciplinare che detti i requisiti richiesti e misure di sostegno e di favore agli operatori accreditati;
- **Perimetrazione di aree pregiate in cui sia vietato l'insediamento di attività che ne abbassino la qualità complessiva** o ne snaturino la vocazione socio-economica assunta a base del progetto di ripopolamento e valorizzazione dei centri storici, favorendo al contempo l'offerta di prodotti e servizi che promuovano il territorio;
- Studiare e, se del caso, previa verifica di fattibilità e analisi dei benefici, **promuovere e avviare esperienze positive già realizzate altrove**, in Italia, in Europa e in altri Paesi del mondo. A titolo meramente esemplificativo citiamo il progetto Regione Liguria-Confcommercio di istituzione dei Centri Integrati di Via (Civ), Consorzi di imprese operanti in aree perimetrate e destinatarie di misure di animazione economica (realizzabili anche solo con una delibera e un regolamento comunali). Le singole aziende, pur mantenendo la loro totale autonomia, una volta consorziate danno vita ad una vera e propria nuova impresa, costituita sulla base di una serie di interessi comuni esercitati attraverso un'attività finalizzata per es. ad "aumentare l'attrattiva rispetto ai residenti, turisti e visitatori anche attraverso l'animazione urbana", "sensibilizzare le amministrazioni sulle problematiche del territorio"; "beneficiare di bandi di finanziamento regionale per la riqualificazione urbana", "promuovere progetti e iniziative nei confronti degli enti pubblici". Nel territorio siciliano, particolarmente virtuoso

è l'esempio di Troina, borgo dell'entroterra in cui con un nuovo piano regolatore si è posto uno stop a nuove costruzioni ripopolando il centro storico, di pregio medievale, predisponendo incentivi per giovani coppie (fino ad 8000€ a fondo perduto), un apposito piano delle demolizioni per immobili abusivi o vuoti totalmente privi di pregio storico/artistico, riqualificazioni dei prospetti e con un *Piano strategico per il centro storico* (L. r. 13/2015), una straordinaria lotta all'evasione fiscale che ha preso di mira le grandi aziende e, soprattutto, l'apposita istituzione di un *Ufficio Europa* presso il Comune che ha portato al reperimento di 70.000.000€ da investire in diversi settori, dai rifiuti al rilancio culturale della città.

COS'È L'URBANISMO TATTICO E COME PUÒ INCENTIVARE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

*L'urbanismo tattico dimostra la straordinaria forza di
pensare in piccolo in relazione alle nostre città.
Mostra come, con un po' di immaginazione e le risorse già a disposizione,
le città possono liberare il pieno potenziale delle loro strade
(M. Lydon, A. Garcia)*

*La mancanza di risorse non è più una scusa per non agire.
L'idea che l'azione debba essere intrapresa solo dopo aver trovato
tutte le risposte e le risorse è la ricetta per la paralisi assicurata
(Jaime Lerner)*

Tra le questioni più dibattute e rilevanti degli ultimi decenni troviamo senz'altro quelle di **'urbanismo tattico'** e **'mobilità sostenibile'**, interconnesse tra loro e protese al miglioramento della vita delle comunità e dei singoli cittadini, così come al benessere del pianeta.

Il concetto di *tactical urbanism* prevede la **partecipazione attiva dei cittadini** nei singoli processi di progettazione e di pianificazione, che si concretizzeranno alla fine in piccoli ma rivoluzionari sconvolgimenti del tessuto urbano. Nella maggior parte dei casi si tratta di **interventi peculiarmente temporanei**: questo sottolinea che la configurazione delle città è sempre in divenire e che le esigenze dei cittadini possono influenzare questa azione condivisa e correggerla all'occorrenza. Tali spinte, che nella maggior parte dei casi partono dal basso, non necessitano di ingenti risorse per la loro attuazione: nella prevalenza dei contesti socioeconomici contemporanei, l'esiguità dei fondi a disposizione potrebbe portare ad una rinuncia al cambiamento, ma l'urbanismo tattico porta con sé il carattere dell'**economicità** come proprietà imprescindibile.

Possibili definizioni di urbanismo tattico

Sebbene molto specifiche nelle loro differenze, le politiche di urbanismo tattico hanno tutte degli elementi in comune: si tratta infatti, come accennato precedentemente, di interventi **temporanei**, **a basso costo**, concepiti grazie al **coinvolgimento attivo della cittadinanza**.

Questo approccio si trova a doversi relazionare, spesso a contrapporsi, all'urbanistica convenzionale: «*il Tactical Urbanism è una risposta dal basso al normale processo di pianificazione e di sviluppo delle città. Per i cittadini rappresenta un modo immediato per riappropriarsi o per riprogettare parte dello spazio pubblico. Per restituire spazio alle persone e toglierlo al degrado, all'abbandono o all'uso inefficiente di una risorsa scarsa come è il suolo e lo spazio pubblico. Per le associazioni del territorio rappresenta una modalità per mostrare l'efficacia e i risultati di alcuni interventi ottenendo così un consenso da parte degli organi decisionali e dalla società civile. Per gli amministratori pubblici e il governo locale è invece un modo per sviluppare buone pratiche in tempi brevi e con un occhio al portafoglio*»²⁷.

Ciò a cui si anela è sempre il **bene comune**, ed è la comunità che si rende protagonista nella ricerca di approcci nuovi ed efficaci.

L'urbanismo tattico è essenziale ai fini di una rigenerazione urbana

27 Lydon e Garcia, *Tactical Urbanism Short term action for long term change*, Washington, Island press, 2015.

pianificata ed efficace. La mobilità sostenibile, strettamente legata ai **temi ambientali**, promuove scelte che porterebbero a una maggiore qualità dello spazio pubblico, a vantaggio sia dell'ambiente che dell'uomo. Lo scenario in cui ci imbattiamo più spesso nelle nostre città è purtroppo gravemente diverso: molto spesso, durante i tragitti quotidiani, il pedone è vittima di un *“percorso ad ostacoli fra auto parcheggiate sui marciapiedi o sulle strisce pedonali”*²⁸. Il panorama urbano, che senza dubbio è in continuo mutamento, ha subito i cambiamenti più considerevoli e radicali nell'ultimo secolo, che si sono imposti con arroganza causando una drastica alterazione dell'aspetto e dell'originaria funzione delle strade.

La strada come spazio condiviso a misura di pedone

La civiltà nasce e si sviluppa grazie alla costruzione di città, il cui cuore pulsante già a partire dal Neolitico, e almeno fino all'invenzione dell'automobile, era **la strada**: uno spazio condiviso, un centro economico, sociale e di mobilità, per secoli promotrice di scambi e di relazioni di ogni sorta: *«La strada non rappresentava solo uno spazio di risulta tra gli edifici ma una struttura a sé stante, costruita con uno scopo preciso.»*²⁹

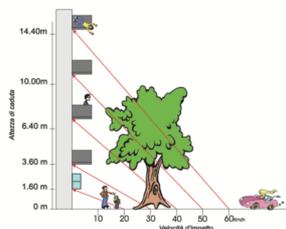
UNA “CULTURA DELLA STRADA” AGGRESSIVA

NELLE AREE URBANE, L'80-90% DEI PEDONI COINVOLTI IN INCIDENTI RIMANGONO FERITI, CONTRO IL 5-10% DEGLI AUTOMOBILISTI

NELL'ULTIMO ANNO L'INCIDENTALITA' HA CAUSATO QUASI **4.000 MORTI** E PIU' DI **300.000 FERITI** PROVOCANDO UN COSTO SOCIALE PARI A **30 MILIARDI DI EURO (2% del P.I.L.)**

LA **VELOCITA'** E' IL FATTORE DETERMINANTE DELLA GRAVITA' DELL'INCIDENTE

| Velocità di collisione | Probabilità di decesso |
|------------------------|------------------------|
| 80 Km/h | 100% |
| 60 Km/h | 85% |
| 40 Km/h | 30% |
| 20 Km/h | 10% |



Nel diagramma è evidenziato l'effetto di un urto con veicoli, in rapporto alla loro velocità: per esempio un urto con un'auto che viaggia a 60 Km/h corrisponde all'effetto di una caduta libera da 14,4 metri, mentre l'urto con un'auto che viaggia a 30 Km/h ha effetti molto meno pesanti in quanto corrisponde ad una caduta da 3,6 metri

«Zona 30 gente contenta» - Arch. Dondé

La sua funzione era dunque molto diversa rispetto a quella attuale: ogni cosa, ogni azione, ogni nostro progetto sembra riesca a

28 G. Sangalli, *Tactical Urbanism. La sperimentazione come forma di apprendimento collettivo*, www.bikeitalia.it, 2018, pag. 15-16.

29 Ivi, pag. 18.

muoversi e ad andare avanti soltanto grazie all'utilizzo di automobili, senza le quali non riusciremmo ad immaginare né le nostre strade né le nostre giornate. *"Le strade sono la spina dorsale delle città e rappresentano una grande riserva in termini di spazio pubblico"*³⁰. Riuscire a sfruttarle al meglio non soltanto è un nostro diritto, ma dovrebbe essere un dovere di tutti: **lo spazio che occupano appartiene a ognuno di noi, a ogni singolo cittadino inteso come persona in primis**, e non come conducente o passeggero.

Matteo Dondé, architetto urbanista che da anni si occupa di temi legati alla pianificazione della mobilità ciclistica, alla moderazione del traffico e alla conseguente riqualificazione degli spazi pubblici, dimostra come la misura in cui pedoni e ciclisti non interrompono mai il flusso del traffico tramite l'utilizzo di sovrappassi e sottopassi, si riveli in realtà perdente. I dati delle congestioni del traffico, in effetti, ci dicono chiaramente che una soluzione simile non ha mai risolto il problema. La contropesi, che invece come vedremo ha dato e continua a dare ottimi risultati ovunque nel mondo e in Europa, è quella della **moderazione della velocità**: essa porta, contrariamente a quanto sembrerebbe immediato pensare, a una riduzione del traffico e alla condivisione della **strada come spazio pubblico di relazione sociale tra una pluralità di utenti**, nonché luogo di svolgimento di funzioni e attività (l'80% dello spazio aperto accessibile nelle nostre città è costituito dalle strade). In altre parole, se per le strade ci sono bambini che vanno in bicicletta o che giocano a palla, se ci sono persone che passeggiano, **la velocità e i tragitti delle auto dovranno essere ripensati privilegiando l'uso degli spazi aperti da parte delle persone**. Inoltre, un aumento progressivo della popolazione dovuto al fenomeno dell'inurbamento che prevede il trasferimento in massa dalle campagne all'ambiente cittadino, mostra che da qui al 2050 sei miliardi di persone vivranno in città. È evidente che si tratti di un'emergenza che va fronteggiata il prima possibile.

Alcuni tra gli esempi più efficaci di strada come spazio condiviso, nati molto spesso grazie alle idee di singoli cittadini e poi approvati dal governo locale, sono:

Mooneerf: si tratta di un fenomeno nato in alcuni quartieri residenziali della città di Delft (in Olanda), grazie

³⁰ *Ibidem*.

all'iniziativa di alcuni cittadini che, volendo rallentare il traffico motorizzato, hanno concepito un sistema che mettesse al centro le persone anziché le auto. Il loro intervento, dapprima autonomo, consisteva nel rimuovere parte della pavimentazione, in modo da ostacolare il normale flusso del traffico, o comunque di rallentarlo. *“Marciapiedi, piste ciclabili e corsie per auto perdono la loro conformazione usuale per lasciare posto a un'unica superficie costituita da una pavimentazione continua. Questa viene modellata in modo da offrire uno spazio condiviso dove il pedone non è relegato al marciapiede ma può muoversi liberamente grazie a una serie di interventi che riducono la velocità delle auto (Biddulph, 2012). Piccoli dossi, gincane, aree verdi e un diverso disegno della pavimentazione sono solo alcuni esempi delle strategie utilizzate per guidare l'automobilista ad adottare velocità contenute”*³¹;

Play Streets: prima della comparsa dei veicoli, le strade erano un punto d'incontro privilegiato per tutti i bambini, per giocare, correre e incontrarsi. Essi videro sparire a poco a poco il loro spazio, ingoiato dalle automobili. *“Per porre un freno a questa situazione, nel 1909 a New York fu ideato per la prima volta un piano di regolazione del traffico per fare in modo che alcune strade venissero chiuse in determinate ore della giornata, per lasciare che i bambini giocassero in strada. Si dimostrò una soluzione efficace, restituendo un po' di vita e socialità all'interno del quartiere. [...] Nel 2011 l'iniziativa viene ripresa da un gruppo di genitori nella città di Bristol, in Inghilterra, dove dopo una breve sperimentazione la municipalità riconosce i vantaggi di chiudere certe strade di quartiere 3 ore a settimana per permettere ai bambini di giocare liberamente. Dal successo dell'iniziativa nasce un'associazione chiamata “Playing Out” con l'obiettivo di diffondere queste pratiche. Nel 2013 a Bristol si contano più di 40 play streets”*³². Questa iniziativa è particolarmente efficace per contenere gli effetti negativi che i pericoli del traffico hanno sui bambini: recenti studi dimostrano come la paura degli incidenti freni la crescita dei bambini, ai quali non è più permesso muoversi



³¹ Ivi, pag. 20.

³² Ivi, pag. 22.

in autonomia. Per converso, la qualità della vita dei più piccoli e degli anziani è l'unità di misura della sanità urbana - la cosiddetta **città 8-80**, vivibile sia da bambini di 8 che da anziani di 80 anni;

Open Streets: si tratta di strade o vie chiuse periodicamente al traffico per lasciare che la popolazione ne usufruisca per camminare, fare attività fisica, andare in bicicletta, giocare, incontrarsi. Uno degli esempi più famosi di open street è la "Ciclovia" di Bogotà, iniziativa nata nel 1974, ma famoso è anche il caso di Seattle e delle sue "Bicycle Sundays", che fu pioniera e fonte di ispirazione per altre città come New York, San Francisco e Ottawa. Nondimeno, un esempio nel contesto italiano è la città di Bologna ogni fine settimana chiude integralmente il centro - già parzialmente pedonalizzato e ztl - al traffico di automobili con i famosi T-days;

Parkmaking: l'idea nasce dall'artista statunitense *Bonnie Ora Sherk*, che decide di installare a San Francisco, in maniera temporanea, dei "parchi portatili", cioè delle piccole aree verdi inscenate grazie all'utilizzo di tappeti d'erba, panchine, tavolini. *«Un po' arte e un po' protesta, l'iniziativa di Sherk rivitalizzò aree urbane prive di carattere attraverso una "dimostrazione bucolica" di come piccole aree verdi possono cambiare il paradigma urbano»*³³. Questo movimento sarà di ispirazione per il **Park(Ing) Day**, un evento annuale in cui i parcheggi vengono convertiti in spazi di socialità pubblica per richiamare l'attenzione sull'enorme quantità di spazio dedicato alla sosta delle automobili.

Pavement to Plaza: l'esempio forse più famoso è quello di *Times Square*, uno dei siti più trafficati al mondo che è stato trasformato in una piazza pubblica: basta un po' di arredo urbano, come tavoli, sedie e fioriere realizzati con materiale di recupero, e qualche mano di vernice, affinché milioni di persone possano godere di questo spazio pubblico. Gli effetti positivi, successivi a queste iniziative, sono molteplici: non si tratta, infatti, soltanto di benessere mentale e di riduzione dell'inquinamento, ma anche di sicurezza e di vite umane risparmiate. *«In seguito alla pedonalizzazione di Times Square, gli infortuni legati ad incidenti stradali del luogo sono diminuiti del 63%»*³⁴.

³³ *Ivi*, pag. 23.

³⁴ *Ivi*, pag. 66.

Guerrilla Gardening: consiste nel creare spazi verdi all'interno di lotti vuoti e inutilizzati delle città, solitamente in mezzo ad aree costruite. Il carattere fondamentale della *guerrilla* è la sua clandestinità: gli attivisti, che agiscono soprattutto di notte, si cimentano in opere di giardinaggio senza avere il consenso dell'amministrazione o dei singoli proprietari delle aree prescelte, con il fine di sensibilizzare la popolazione su temi legati all'ambiente e per rendere più verde il grigio assetto urbano. Tutte queste testimonianze di azioni intraprese e portate avanti con successo dimostrano quanto un futuro più ecologico e la concezione di strade senza macchine sia effettivamente realizzabile.

La città dei quindici minuti

Un quarto d'ora è l'unità di misura che alcuni hanno ipotizzato per **organizzare una città intorno a servizi e funzioni raggiungibili dai cittadini a piedi o in bicicletta entro quel lasso di tempo**, con il pregio di riportare la città alla sua dimensione di comunità solidale.

Nel raggio di un quarto d'ora ogni cittadino deve poter raggiungere le scuole, i negozi, i servizi di base e tutto quello che giustifichi e renda confortevole l'abitare urbano, lasciando il più possibile a casa l'auto, puntando al più sui mezzi pubblici e sulla mobilità condivisa.

Tra gli artefici di questo modello citiamo Carlos Moreno, docente dell'Università della Sorbona, secondo il quale vi sono quattro dimensioni cruciali del locale: **ecologia** (giacché abbiamo bisogno di intercettare la natura, i parchi, i giardini, i boschi, ecc.); **prossimità**; **solidarietà** e **partecipazione**, che vede il quartiere come luogo di cui prendersi cura.

La città 30 e la sicurezza stradale

Mentre il resto d'Europa va avanti, adottando soluzioni di successo (come nei casi di Parigi, Bruxelles, Berlino, Budapest, Siviglia) che portano a ridurre gli spazi dell'automobile, in Italia nascono polemiche per l'apertura di nuove piste ciclabili. Secondo una ricerca europea³⁵ **la macchina rimane parcheggiata per il 92% del tempo**, in uno spazio pubblico che potrebbe essere utilizzato in

³⁵ Fonte: ellenmacarthurfoundation.org

maniera più proficua. Si trascorre **un terzo del tempo di guida in cerca di parcheggio** e in media i 5 posti dell'auto spostano solo 1,5 persone. Il **40% dei tragitti effettuati in auto è inferiore ai 3**

A VELOCITA' RIDOTTA MIGLIORA LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI
 RIDUCENDO LA VELOCITA', LO SPAZIO DI FRENATA DEI VEICOLI A MOTORE E' MOLTO PIU' BREVE
 DIMEZZANDO LA VELOCITA', LO SPAZIO DI FRENATA SI RIDUCE DI TRE QUARTI



«Zona 30 gente contenta» - Arch. Dondé

km, il 60% non supera i 5 km³⁶. Questo uso potenzialmente superfluo dell'automobile, se ridotto, aiuterebbe chi deve utilizzarla in circostanze necessarie, contribuendo altresì a **rendere più fluido lo spostamento anche del trasporto pubblico**.

Abbiamo accettato socialmente l'illegalità della sosta (sulle strisce pedonali, in doppia fila, davanti alla scivola per i disabili ecc.) nelle nostre città. Lo spazio pubblico, oltre a essere già penalizzato a causa dell'eccessiva presenza di veicoli, è ulteriormente abusato da simili tendenze. Per contrastare questa attitudine, paradossalmente, Amsterdam ad esempio ha l'obiettivo di tagliare 1.500 posti auto l'anno fino al 2025, con lo scopo di scoraggiare del tutto l'uso delle auto e ridare spazio ai cittadini.

Questo modello di mobilità urbana in Italia fatica ad essere applicato in maniera diffusa. Tra le cause troviamo sicuramente dei **problemi culturali**: in Italia la strada è considerata di proprietà assoluta delle automobili. Le nostre città sono ancora caratterizzate da velocità eccessive e dal mancato rispetto dei limiti di velocità. Nel 2018, ad esempio, 313 su 612 pedoni che hanno perso la vita erano su attraversamento pedonale e i feriti sono stati 7.245. Solo l'11% delle vittime non ha rispettato appieno quanto previsto dal codice della strada e c'è stato un solo caso in cui una bicicletta ha ucciso un pedone, su 366 pedoni investiti e feriti³⁷. Si tratta di una vera e propria strage, alla quale non si presta la dovuta attenzione, e che anzi viene sottovalutata dalla stampa che la riduce da violenza stradale a mera casualità. Le conseguenze di tale incuranza sono autoevidenti: i dati del 2019³⁸ attestano 3.173 morti e 241.384 feriti - un ciclista morto ogni 31 ore (253 in tutto); un pedone morto ogni 15 ore (534); un moto/automobilista morto ogni 4 ore (2.105); 40

36 Fonte: PUMS (Piani Urbani di Mobilità Sostenibile).

37 Fonte: ASAPS.

38 Fonte: ISTAT.

bambini morti. Un morto ogni 2,5 ore e un ferito ogni 3 minuti in media sono **9 morti e 661 feriti al giorno**. Siamo tra i pochi paesi europei in cui l'incidentalità urbana continua a crescere. Questi dati, uniti ai costi inutilmente spropositati che ogni anno sono destinati agli incidenti e all'inquinamento da traffico (circa 32 miliardi di euro), dimostrano come il nostro sistema di gestione delle strade sia alquanto inefficiente.

Secondo i **dati statistici** rilevati dal Comando di Polizia locale del Comune di **Modica** nel periodo compreso tra il 01/01/2014 e il 31/12/2019, sul territorio comunale si sono verificati 1190 incidenti stradali, con una media, quindi, di **un incidente ogni due giorni**. Otto di questi 1190 sinistri si sono rivelati mortali; hanno perso la vita, in tutto, dieci persone. Complessivamente, inoltre, si contano 975 feriti e tredici omissioni di soccorso. Per quanto concerne i mezzi implicati, invece, si registra che in 317 incidenti sono stati coinvolti mezzi a due ruote, in 165 dei mezzi pesanti e in 19 degli autobus.

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel, emerge che **il principale deterrente all'utilizzo della bici è la scarsa sicurezza stradale**: il rischio di essere coinvolti in un incidente è percepito al punto tale da convincere molti potenziali ciclisti ad utilizzare l'automobile. La conseguenza è che **in Italia ci sono troppe automobili in circolazione**: sono circa 36 milioni (62 ogni 100 abitanti), cioè il 17% delle auto in circolazione in Europa, secondo paese con più automobili dopo il Lussemburgo³⁹.

La velocità è il fattore determinante della gravità dell'incidente. Ad una velocità di collisione di 80 km/h, le probabilità di decesso saranno del 100%; mentre ad una velocità di 20 km/h saranno del 10%. Per questo il **modello** che si sta imponendo in tutta Europa è quello **della città 30**, le cui componenti essenziali sono: bassa velocità e impossibilità di tenere comportamenti pericolosi, scarso traffico, significativa mitigazione dell'inquinamento acustico, abbattimento delle barriere architettoniche, libertà nell'uso dello spazio, inserimento di nuove funzioni nello spazio pubblico.

Esempi fondamentali della riuscita delle zone 30

A Parigi, da settembre 2017, più della metà delle strade hanno il

³⁹ Fonte: Eurostat.

limite di 30 km/h; da giugno 2020 le auto viaggiano a 30 km/h in tutta la città. Un nuovo progetto per gli Champs-Élysées prevede che si passi da 4 a 2 corsie per senso di marcia, con un limite di 30 km/h, l'abbattimento di tutte le barriere architettoniche e una maggiore quantità di spazio per la popolazione. Inoltre, la capitale francese mira a diventare una città 15, la città del quarto d'ora, un nuovo modello di *smart city* che prevede che tutti i beni di prima necessità siano raggiungibili a piedi in un tempo di percorrenza di massimo 15 minuti.

La Spagna si è distinta negli ultimi 10 anni per la serietà con cui sta affrontando questo tema. Le nuove politiche nazionali prevedono che il limite di velocità sia di **30 km/h su tutte le strade urbane con una corsia per senso di marcia, mentre quello di 50 km/h rimarrà solo per le strade con due o più corsie per senso di marcia**. Città come Bilbao, Valencia, Madrid sono tutte città 30. A Barcellona vi sono numerose zone pedonali, estese per quasi tutto il centro, con il chiaro proposito di rendere l'area più verde.

Proprio in Spagna famoso è il caso di Pontevedra, una città di 83 mila abitanti che da quindici anni è sottoposta a un progressivo processo di pedonalizzazione. Questa iniziativa, intrapresa dal sindaco Lores oggi al suo quinto mandato, ha reso la **città del tutto priva di automobili**: la loro circolazione è consentita esclusivamente in una piccola zona della città, sempre rispettando il limite dei 30 km/h, e il mezzo più utilizzato è la bicicletta.

Il governo olandese ha votato per il limite di velocità a 30 km/h come norma per tutte le strade urbane in ogni parte del paese.

A Oslo, che è tra le città con meno automobili in Europa, è nettamente migliorata non solo la qualità dell'aria, ma anche quella della vita, come si evince dal fatto che lo scorso anno non c'è stato nemmeno un morto sulle strade urbane.

Esistono delle sperimentazioni di zone 30 in Italia: la prima si riscontra a Terni nel 2013; seguono poi nel 2014 Modena e Casalmaggiore; Reggio Emilia nel 2016 e Milano nel 2018.

La città 30 non è una misura adottata a svantaggio degli automobilisti, bensì a favore della sicurezza e della convivenza tra tutti gli utenti della strada, per ridarle qualità come spazio pubblico.

Basta poco per cambiare molto!

Gli esempi elencati, conseguenze di decisioni mirate ma spesso impopolari, sono la dimostrazione di come scelte politiche forti siano necessarie affinché la coscienza comune si adatti al cambiamento. Lo spazio pubblico necessita di una **redistribuzione**: occorre cambiare il modello di mobilità il prima possibile, soprattutto a seguito dell'emergenza sanitaria, rendendo inutile l'uso delle automobili a favore dell'**incremento e potenziamento dei mezzi pubblici** e della **riqualificazione di aree destinate alla socialità**.

Uno dei risultati più significativi che questo nuovo assetto garantirebbe consiste in una maggiore sicurezza stradale, elemento basilare al fine di un uso più diffuso della bicicletta con un conseguente incoraggiamento a spostarsi a piedi, che assicurerebbe ai bambini più autonomia. I modi per riconvertire o concepire nuove realtà, rivolte soprattutto a giovani e bambini, sono innumerevoli: una comunità che collabori è essenziale tanto quanto un'amministrazione che sia sensibile a queste tematiche. Le stradine nei quartieri possono essere trasformate in mercatini a cielo aperto, costantemente o a tema con cadenza settimanale. Quelle più larghe possono essere restituite ai cittadini per pedalare, camminare, incontrarsi o mangiare assieme (anche al di fuori della fruizione diretta di servizi di ristorazione). Non basta pedonalizzare, occorre anche abbellire, arredare, attrezzare, stimolando la voglia di scegliere il centro storico per il relax, l'attività motoria e salutistica, la creatività artistica, la fruizione culturale e ambientale, lo shopping.

Ridurre gli spostamenti inquinanti organizzando la mobilità e i sistemi di approvvigionamento in maniera diversa migliora il modo in cui le persone si percepiscono in relazione agli spazi che le circondano. Tra le tante misure possibili, per esempio un servizio di cargo bike, invece che di camion inquinanti, può essere il modo migliore di eseguire consegne, ecologiche e vicine all'utente finale.

L'accesso ai vicoli del centro storico può limitarsi ai casi di soggetti non autosufficienti o di emergenza, studiando soluzioni di mitigazione del traffico e, quindi, anche dei rischi di incidenti e dell'inquinamento acustico.

Esempi virtuosi di mobilità sostenibile e pedonalizzazioni si riscontrano in vari comuni siciliani, tra i quali si citano

esemplificativamente Palermo, Troina, Siracusa, Ragusa Ibla. Proprio nel capoluogo l'area pedonale del centro storico (via Maqueda, via Vittorio Emanuele, via Amari, via Ruggero Settimo) è tra le più vaste d'Europa; a Ragusa Ibla invece le ZTL permettono a turisti e residenti di vivere gli spazi pubblici in modo più sicuro e aggregativo. Queste testimonianze di riqualificazione urbana così prossime alla realtà del nostro Comune mostrano che un simile cambiamento sia concretamente attuabile, soprattutto in un territorio le cui fertili potenzialità sono ancora in larga parte da coltivare.

Conclusioni

L'auspicio che, in fondo a questo analitico documento, ci sentiamo di condividere è anzitutto che...sia arrivato/a fin qui! Con te che hai avuto la pazienza di leggere - anche parzialmente - dati, elaborazioni teoriche, *best practices*, condividiamo il desiderio di non fermarci qui ma, semplicemente, **iniziare a costruire una comunità che a Modica si interroghi sulla ricerca di soluzioni ALTRE**, alternative e proattive, senza fermarsi alla - pur sacrosanta - lamentela.

Con tutti i limiti e gli errori che sicuramente - in buona fede - commetteremo, garantiamo che metteremo a disposizione le nostre energie per **cercare di ricucire gli spazi di una comunità che ha voglia di mettersi in gioco**, ciascuno/a secondo le proprie possibilità, entro una cornice di valori comuni che abbiano come prospettiva convergente l'interesse collettivo, come abbiamo cercato di tratteggiare nella nostra *carta dei valori*.

Questa conclusione avrà un senso solo se sarà seguita da un **nuovo inizio**. Dunque scrivici, sollecitaci, sostienici, criticaci. In una parola: unisciti...anzi, uniamoci!