

MUOVERSI DOMANI

Verso una mobilità più sostenibile

a cura di

Eleonora Belloni, Stefano Maggi



FrancoAngeli 

————— Collana *il punto* —————



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

MUOVERSI DOMANI

Verso una mobilità più sostenibile

a cura di

Eleonora Belloni, Stefano Maggi

FrancoAngeli 

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Siena.

In copertina: stazione di Villabassa (Bz) in Val Pusteria. Foto di Eleonora Belloni

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore ed è pubblicata in versione digitale con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Introduzione, di *Eleonora Belloni* e *Stefano Maggi* pag. 7

Ferrovie e mobilità dolce

Ferrovie e mobilità fra passato e presente, di *Stefano Maggi* » 15

Il sistema integrato bicicletta-treno: la storia, le “buone pratiche”, il quadro europeo e nazionale, di *Eleonora Belloni* » 26

I nuovi treni ibridi e a idrogeno. Tra passato e futuro, di *Roberto Lucani* » 37

La creazione dell'*Atlante della mobilità dolce in Italia*, di *Anna Donati* e *Giulio Senes* » 44

I 150 anni della linea ferroviaria Asciano-Monte Antico e i 25 anni del Treno Natura, di *Luca Guerranti* » 58

Mobilità urbana e sostenibilità ambientale

Vivere oggi gli spazi urbani. Il ruolo di prossimità e mobilità sostenibile, di *Francesca Bianchi* » 71

Micromobilità e sharing mobility. Quali opportunità?, di *Davide Lazzari* » 80

Città 30 subito: ri-diamo strada alle persone, di <i>Matteo Dondè</i>	pag.	90
La forestazione urbana per il comfort termico di pedoni e ciclisti, di <i>Martina Petralli</i>	»	100
Smart cities e mobilità sostenibile, un binomio indissolubile, di <i>Gianluca Santilli</i>	»	108
La mobilità post-covid: ripensare la strada per superare crisi climatica, energetica, industriale, economica e finanziaria, di <i>Paolo Pinzuti</i>	»	117
Agenzie per la mobilità: la competenza tecnica e l'organizzazione degli Enti Locali. La regolazione dei servizi innovativi di mobilità urbana, di <i>Tommaso Bonino</i>	»	134
Buone pratiche della mobilità sostenibile: uno sguardo sull'Europa, di <i>Leandro Stacchini</i>	»	141
Gli Autori	»	155

Vivere oggi gli spazi urbani. *Il ruolo di prossimità e mobilità sostenibile*

di Francesca Bianchi

Premessa

Nell'ultimo secolo i centri urbani sono cresciuti enormemente, creando opportunità di sviluppo ma ponendo anche nuovi problemi per la vita collettiva. Se si considerano gli Obiettivi di sviluppo sostenibile messi a punto dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, l'Obiettivo 11 dichiara¹: “nel migliore dei casi le città hanno permesso alle persone di migliorare la loro condizione sociale ed economica. Tuttavia, persistono molte sfide per mantenere i centri urbani come luoghi di lavoro e prosperità, e che allo stesso tempo non danneggino il territorio e le risorse. Le sfide poste dall'ambiente urbano includono il traffico, la mancanza di fondi per fornire i servizi di base, la scarsità di alloggi adeguati, il degrado delle infrastrutture. Le sfide che le città affrontano possono essere vinte in modo da permettere loro di continuare a prosperare e crescere, migliorando l'utilizzo delle risorse e riducendo l'inquinamento e la povertà. Il futuro che vogliamo include città che offrano opportunità per tutti, con accesso ai servizi di base, all'energia, all'alloggio, ai trasporti e molto altro”.

Di fronte a tali finalità, occorre mettere in atto risposte coordinate che facciano leva su categorie quali prossimità e mobilità, essenziali per favorire i processi di inclusione sociale. Da un lato, sembrano infatti necessarie misure che permettano di ripristinare la vivibilità attraverso interventi di rigenerazione urbana sostenibile che qualifichino lo spazio pubblico e

1. Si tratta di uno dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dalle Nazioni Unite come strategia “per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti”. Cfr. Obiettivo 11 *Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili*, <https://unric.org/it/obiettivo-11-rendere-le-citta-e-gli-insediamenti-umani-inclusivi-sicuri-duraturi-e-sostenibili/>.



Fig. 1 - Gli Obiettivi per lo sviluppo sostenibile promossi dalle Nazioni Unite attraverso l'Agenda 2030. Fonte: <https://unric.org/it/agenda-2030/>

sviluppano la prossimità sociale². Dall'altro, appare urgente regolare la mobilità con politiche capaci di incrociarsi con il tema della salute per rimediare a un modello di trasporto che continua a condizionare pesantemente la vita individuale e sociale³.

Nel presente contributo, la riflessione si concentra sul ruolo che prossimità e mobilità possono giocare per lo sviluppo di città più sostenibili e considera, seppure sinteticamente, l'esempio del capoluogo toscano che, grazie al recente Piano per la rinascita socio-economica dopo il Covid-19 e al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums), sembra rappresentare un caso interessante di rinnovamento nella direzione della rigenerazione urbana.

1. Verso la riappropriazione degli spazi pubblici: la “città dei 15 minuti”

Il nesso tra prossimità e mobilità assume rilevanza nel momento in cui risultano visibili, anche in seguito ad un evento come la pandemia da Covid-19, la crisi ambientale e le trasformazioni intervenute nei nostri si-

2. A. Mela, *La città postmoderna. Spazi e culture*, Carocci, Roma, 2020 e A. Mela, *La città con-divisa. Lo spazio pubblico a Torino*, FrancoAngeli, Milano, 2014.

3. Va ricordato che il nostro risulta tra i paesi meno sostenibili del pianeta. Cfr. S. Maggi, *Mobilità sostenibile*, il Mulino, Bologna, 2020.

stemi produttivi e lavorativi: anche se non tutte le attività che svolgiamo hanno assunto il carattere delle forme di lavoro agile, uno degli effetti della pandemia è la discussione che si è sviluppata sul ruolo che i centri urbani assumono alla luce delle nuove modalità di lavoro generate dall'evento pandemico.

È quindi necessario partire dal considerare le caratteristiche della città della prossimità. Oggi, nel dibattito scientifico si parla spesso di città dei "15 minuti". Grazie alla felice intuizione della sindaca di Parigi Anne Hidalgo e dei suoi collaboratori⁴ (in primis l'urbanista Carlos Moreno), si fa riferimento ad un tipo di città in cui i negozi si mescolano con le case, i bar con i centri sanitari, le scuole con gli uffici e dove i cittadini possono avere a portata di mano tutto ciò che serve: scuola, lavoro, mercato, scambio, divertimento. È una città integrata in cui lo spazio pubblico rappresenta un valore e strade e verde urbano diventano beni collettivi: una città in cui si può vivere meglio perché alla prossimità funzionale si accompagna la prossimità relazionale nel momento in cui le persone hanno più opportunità di incontrarsi e sostenersi reciprocamente, sviluppando importanti pratiche di cura verso gli altri⁵.

È l'affermarsi della città "densa" e varia studiata da Richard Sennett, perché solo la varietà rappresenta un fattore di miglioramento della qualità della vita: un laboratorio aperto, pieno di irregolarità e strutture incomplete, la cui etica appare fondata sulla ricchezza dei significati⁶. La città aperta è un contesto dinamico che promuove la *mixité* funzionale e l'inclusione sociale, in cui contano le relazioni, le possibilità di attivazione e partecipazione dei cittadini, l'incontro tra bisogni diversi con la messa a punto di strumenti architettonici leggeri e modificabili nel tempo, a seconda delle esigenze sociali⁷. In una città di questo tipo, la prossimità acquista valore perché offre alle persone preziosi tempi di vita oltre agli spazi pubblici⁸: la città torna ad essere vissuta dagli abitanti che se ne reimpossessano realizzando attività di vario tipo – dalle aree giochi per i bambi-

4. In realtà iniziative analoghe sono state realizzate anche in altre città europee come Barcellona e Copenaghen.

5. Il modello si allontana dalla tradizionale visione della città divisa in parti specializzate e tende a riorganizzare infrastrutture esistenti e forme di governance. Cfr. E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano, 2021.

6. Attraverso la realizzazione di scuole, abitazioni, negozi, parchi, si restituisce un'immagine complessa del tessuto urbano. Cfr. R. Sennett, *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano, 2018.

7. F. Bianchi, Richard Sennett, *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano, 2018 in «Quaderni di teoria sociale», n. 2, 2019, pp. 239-243.

8. E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano, 2021.

ni alle feste e/o concerti, dagli spazi per riunioni alle nuove forme di collaborazione comunitaria e cura reciproca, un aspetto questo che assume un'inedita centralità in seguito alla pandemia⁹.

I cambiamenti per la vita individuale e collettiva innescati dal Covid-19 sono stati profondi e, tra i più evidenti, occorre ricordare lo spostamento del baricentro delle attività produttive e di consumo verso la dimensione digitale: si è infatti assistito al moltiplicarsi di attività di studio, lavoro e intrattenimento on line, con le implicazioni che ne sono derivate per la mobilità quotidiana, la socialità e l'uso della città¹⁰. Se la risposta immediata, nel marzo 2020, è stata la città del “tutto da casa”, più la pandemia si diffondeva più diventava palese, agli occhi degli osservatori, la necessità di pensare a un modello di città diverso, che si rivelasse più inclusivo nei confronti di chi si trovava a lavorare “a distanza” – e lo faceva connesso/a da casa, soffrendo l'isolamento forzato o l'eccessiva ubiquità e compresenza con i propri famigliari¹¹ – rendendo disponibili e fruibili nuove forme di socialità come strumenti essenziali per costruire e/o rafforzare le comunità¹². La diffusione dello *smart working* ha cambiato modi e luoghi del lavoro e le città hanno iniziato ad attrezzarsi anche con pratiche di urbanismo tattico ovvero cambiamenti “leggeri” ma sostanziali e condivisi attraverso la stipula di patti di collaborazione per la cura dei luoghi, offrendo spazi all'aperto riprogettati (con coworking e nearworking, una forma ibrida di lavoro collaborativo di vicinato). Inoltre, è cresciuto l'anelito alla socialità: è così che in molte città si è pensato ad allargare le aree pedonali e i marciapiedi per riconquistare l'urbanità di quartieri che erano stati stravolti dalla logica del consumo.

9. Numerose ricerche mostrano come tra gli effetti della pandemia si debba ricordare l'attivarsi di pratiche di prossimità urbana che, seppure spontanee e informali, hanno permesso in molti casi di attutire le ricadute negative per la vita collettiva. A tal proposito Cfr. C. Giaccardi, M. Magatti, *Nella fine è l'inizio. In che mondo vivremo*, il Mulino, Bologna, 2020, O. Affuso, E. Giap Parini, A. Santambrogio, *Gli italiani in quarantena*, Morlacchi, Perugia, 2020, E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano, 2021.

10. E. Manzini, *Abitare la prossimità. Idee per la città dei 15 minuti*, Egea, Milano, 2021. Sul punto si veda anche C. Giaccardi, M. Magatti, *Nella fine è l'inizio. In che mondo vivremo*, il Mulino, Bologna, 2020, A. Santambrogio, *Ecologia sociale*, Mondadori, Milano, 2020.

11. Il lockdown imposto dal virus ha infatti trasformato l'abitazione in luogo lavorativo oltre che scolastico.

12. R. Sennett, *Costruire e abitare. Etica per la città*, Feltrinelli, Milano e A. Mela, *La città postmoderna. Spazi e culture*, Carocci, Roma, 2020.



Fig. 2 - Area pedonale nella Città di Torino. Fonte: www.torinofan.it/trasporti/mobilita/aree-pedonali-a-torino-11-vie-cittadine-sperimentazione/

Il modello della città dei 15 minuti ha assunto quindi una rinnovata crucialità, mettendo in moto processi di rigenerazione urbana attraverso il riutilizzo di aree abbandonate e/o il ripensamento dei quartieri e l'incremento della qualità dello spazio pubblico con aree più accessibili.

Come effetto della pandemia, anche il tema della mobilità sostenibile si è progressivamente imposto nel dibattito pubblico. In un contesto come quello contemporaneo, infatti, il concetto di prossimità si lega particolarmente a quello di mobilità. Se appare non più sostenibile un modello di città settorializzata, con gli utenti che si muovono da una parte all'altra, ogni quartiere rivendica una propria specifica "porzione" di spazio pubblico¹³. Solo in tal modo si possono creare quei contesti adatti allo sviluppo di occasioni di socialità con gli altri: è così che lo spazio torna ad essere un ingrediente essenziale per l'interazione sociale¹⁴. Tuttavia, ricreare spazio pubblico implica cambiare il sistema di mobilità. È noto come il sistema dei trasporti pubblici non riesca a soddisfare la domanda mentre quello automobilistico generi impatti ambientali e

13. A Parigi, città di elezione del modello dei "15 minuti" sono stati ad esempio realizzati piste ciclabili (eliminando parcheggi per le auto), spazi per uffici e coworking, supporto per i negozi di vicinato, parchi in modo da permettere la massima vivibilità quotidiana dei quartieri. Cfr. <https://urbanpromo.it/2020/eventi/abitare-la-prossimita/>.

14. G. Simmel, *Lo spazio dell'interazione*, Armando, Roma, 2019.

socio-sanitari non più sostenibili. Dunque, aumentare la vivibilità urbana non può che avvenire pensando a interventi efficaci di rigenerazione che, incrementando la qualità dello spazio pubblico, mettano a disposizione aree accessibili e ripristinino le attività economiche¹⁵. È attraverso operazioni di questo tipo che si può incrementare la vitalità sociale di un centro urbano mentre la conquista di aree di prossimità a disposizione dei cittadini può essere attuata solo attraverso la pianificazione di azioni di mobilità attiva – mobilità ciclabile, *car* e *bike sharing* – come ora vedremo prendendo ad esempio alcuni interventi programmati e/o realizzati nella città di Firenze.



Fig. 3 - Intervento di pianificazione e sviluppo nella Città di Detroit. Fonte: www.tribune.com/progettazione/architettura/2019/12/asphalt-art-parte-dagli-usa-il-grande-progetto-di-rigenerazione-urbana-arrivato-anche-a-milano/attachment/detroit-2-artist-detroit-planning-and-development-dept-photo-credit-detroit-general-services-dept-case-study-pg-43/

15. S. Vicari Haddock, F. Moulaert, *Rigenerare la città*, il Mulino, Bologna, 2009; F. Bianchi, S. Roberto, *Le modalità del vivere urbano*, FrancoAngeli, Milano, 2016.

2. La mobilità sostenibile come generatore di pratiche di prossimità: il caso di Firenze

Nel 2020 l'amministrazione comunale ha lanciato il Piano "Rinasce Firenze". Declinato attraverso 6 punti tematici¹⁶, il Piano punta allo sviluppo del modello della città di prossimità attraverso la creazione di negozi vicini per la spesa di quartiere e spazi pubblici. Sono da menzionare interventi quali la rigenerazione urbana della ex caserma Lupi di Toscana (con la progettazione di appartamenti di *social housing*, una grande piazza e strutture di *coworking*), l'area ex Officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie (ripensata, almeno come ipotesi, con un mix di funzioni), la Manifattura Tabacchi e 18 Case della salute. Il Comune appare ora intenzionato a mappare il territorio con particolare riferimento alle aree verdi: l'ipotesi è creare orti urbani che possano funzionare come spazi per lo sviluppo della socialità agendo come presidi sul territorio.

La prossimità, che rianima la città e quindi anche la comunità, si lega fortemente al sistema della mobilità e l'amministrazione ha lavorato negli ultimi anni in questa direzione, attraverso la messa a punto del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums) della città metropolitana, che propone uno scenario di mobilità alternativa al trasporto privato. Si stanno re-alizzando piste ciclabili, considerate quali opportunità essenziali per gli spostamenti casa/studio-lavoro, oltre ad importanti spazi di prossimità: l'obiettivo dell'amministrazione comunale è realizzare 120 chilometri di piste anche se, ad oggi, se ne contano 97 disponibili¹⁷.

Tra gli interventi più recenti, è necessario far riferimento alla tranvia, infrastruttura del trasporto pubblico fondamentale per avvicinare le persone ai servizi. È indubbio che con l'entrata in funzione della linea 1, si sia assistito ad una forte riduzione dell'offerta di trasporto pubblico su gom-

16. Ovvero: città policentrica; un centro storico nuovo; vivere gli spazi urbani; mobilità green; sviluppo dell'economia cittadina; cultura diffusa; bambini e famiglie al centro; cura della persona: welfare, casa, lavoro; una città sempre più intelligente. Cfr. www.comune.fi.it/dalle-redazioni/rinasce-fiorenze-0.

17. Cfr. Intervento di Alessia Bettini (vicesindaca e assessora alla Partecipazione del Comune di Firenze) al Seminario La città dei 15 minuti. Rigenerare le comunità attraverso un nuovo modello urbano, Anci Toscana, Firenze, 12 luglio 2021, www.ancitoscana.org/organizzazione/autore/429-anna.html. Tuttavia, come ricorda il Presidente Fiab Firenze ciclabile, a parte alcuni tratti (ciclopista dell'Arno e collegamenti con alcuni Comuni della cintura), non si può ancora parlare di una vera rete di piste ciclabili della città metropolitana: le ciclabili garantiscono un buon servizio sui viali urbani ma alcune sono localizzate in aree verdi prive di pavimentazione adeguata o risultano a rischio di conflitto con i mezzi a motore. Cfr. www.arpat.toscana.it/notizie/arpatnews/2021/078-21/mobilita-ciclabile-intervista-presidente-fiab-fiorenze.

ma¹⁸. Nel 2011 la tramvia ha contribuito per circa il 4% degli spostamenti in ingresso (e interni al comune di Firenze) per pendolarismo casa/studio-lavoro (la percentuale è cresciuta significativamente nella relazione Firenze-Scandicci, dove incideva per il 13% sugli spostamenti sistematici verso il Comune di Firenze e per l'8% nel senso opposto) con un utilizzo dei mezzi di trasporto pubblici aumentato del 2%. Sempre nel 2011, l'indagine svolta da Gest (Società di gestione della tramvia) ha mostrato che più della metà degli utilizzatori (sistematici e occasionali) di questo mezzo di trasporto, usava in precedenza auto/moto per effettuare lo stesso tragitto¹⁹. Incrociando poi i dati Gest/Istat rispetto all'uso del trasporto pubblico nell'area urbana della città di Firenze (in termini di passeggeri annui complessivi), si scopre che il contributo della tramvia al riequilibrio modale per il trasporto pubblico locale incide per circa 7 milioni di passeggeri/anno sottratti a auto/moto. Esaminando i costi sociali, con la Linea 1 il risparmio per la collettività è stato stimato in circa 9,5 milioni di euro annui e nella riduzione dell'incidentalità legata alla mobilità su auto/moto. Infine, il potenziamento del trasporto pubblico e la realizzazione di nuove infrastrutture urbane sembra aver migliorato l'accessibilità di alcune aree oltre ai livelli di qualità urbana²⁰.



Fig. 4 - La tramvia a Firenze. Fonte: www.pensalibero.it/quando-si-dice-che-cambiamento/tramvia-firenze/

18. Cfr. Irpet, *L'impatto economico della prima linea tramviaria*, Regione Toscana, Firenze, 2016.

19. *Ibidem*.

20. *Ibidem*.

Gli esiti degli interventi infrastrutturali riguardano anche la creazione di aree pedonali e spazi verdi oltre alle opere migliorative per la qualità urbana, con i vantaggi che alcune zone hanno acquistato rispetto ad altre, ad esempio attraverso una redistribuzione (diffusa) delle attività economiche.

La realizzazione delle opere connesse ha di per sé innalzato la qualità della città: ad esempio, il ponte di attraversamento dell'Arno nella zona del Quartiere 4 Isolotto, nel quale è consentito l'accesso anche a pedoni e biciclette oltre alla tranvia, è risultato cruciale per lo sviluppo di aree inedite di prossimità e socialità. Negli anni recenti, sono stati organizzati eventi e iniziative tra cui numerose performance artistiche che hanno stimolato una nuova partecipazione e un diverso uso, da parte dei cittadini e delle comunità locali, degli spazi urbani del Quartiere (come di altri quartieri fino a poco tempo fa del tutto carenti di servizi culturali). Solo per fare degli esempi, si pensi alla rivitalizzazione di alcuni spazi urbani dell'area: dalla creazione di una Biblioteca itinerante – un progetto ideato nel 1995 da BiblioteCaNova dell'Isolotto in collaborazione con l'Università di Firenze per far entrare la lettura nella quotidianità delle persone promuovendo i servizi del sistema bibliotecario al di fuori delle sue mura, rinnovato ed esteso dal 2018 a tutte le aree di Firenze – fino ai recenti Nuovi Cantieri Culturali promossi e curati dalla Compagnia Virgilio Sieni, una delle compagnie di danza più attive negli interventi di rigenerazione della città²¹.

Certo molto ancora resta da fare ma, come mostrano le esperienze europee, la realizzazione della mobilità sostenibile – attraverso piste ciclabili e linee tranviarie – costituisce un'occasione preziosa per ripensare il sistema dei trasporti e riqualificare i centri urbani. Le opere di rigenerazione, nella direzione di prossimità e mobilità urbana, rappresentano dunque opportunità di sviluppo essenziali per i territori: per la dotazione di aree pedonali, spazi verdi, servizi, la facilitazione di attività produttive ed economiche e, di conseguenza, per il miglioramento della vita collettiva.

21. Cfr. www.virgiliosieni.it/schede/nuovi-cantieri-culturali-isolotto/.

Gli Autori

Stefano Maggi. Professore ordinario di Storia contemporanea all'Università di Siena, dove è stato direttore del Dipartimento di Scienze politiche e internazionali. È coordinatore del Lemos (Laboratorio per l'educazione alla mobilità sostenibile) dell'Università di Siena. Insegna *Storia dell'economia e del territorio*, *Storia dei trasporti e del turismo* e *Storia del welfare*. Dal 2013 al 2018 è stato assessore alla mobilità e urbanistica del Comune di Siena. Fra le sue pubblicazioni, *Storia dei trasporti in Italia* (il Mulino, 2009), *Le ferrovie* (il Mulino, 2017), *Mobilità sostenibile. Muoversi nel XXI secolo* (il Mulino, 2020).

Eleonora Belloni. Ricercatrice a tempo determinato senior presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Siena. Aderisce al Laboratorio per l'educazione alla mobilità sostenibile (Lemos) dell'Università di Siena. Attualmente si occupa di storia sociale dello sport in Italia e di storia della mobilità e dei trasporti, con particolare attenzione alla storia della mobilità ciclistica, su cui ha pubblicato il volume *Quando si andava in velocipede. Storia della mobilità ciclistica in Italia (1870-1955)* (FrancoAngeli, 2019).

Roberto Lucani. Ingegnere meccanico, si è sempre occupato di sistemi di trasporto su ferro e su gomma sia per la parte rotabile che per la parte gestione/manutenzione. Nel corso della sua attività professionale ha spaziato da sistemi di trasporto tramviari quale, ad esempio, il "Sistema Tram della Città di Palermo" a sistemi di metropolitana quale, ad esempio, la "Metropolitana Automatica di Brescia" e innovativi, come il "People Mover di Bologna". Nel sistema ferroviario si è occupato di materiale rotabile, sia per il trasporto ferroviario regionale che per l'alta velocità.

Anna Donati. Esperta di mobilità sostenibile e infrastrutture di trasporto. Collabora con Kyoto Club, è portavoce dell'Alleanza per la Mobilità Dolce, rete di 30 associazioni per la crescita dei cammini, ciclovie, treni e ferrovie turistiche, borghi autentici e turismo sostenibile. È stata Assessore alla Mobilità del Comune di Bologna e del Comune di Napoli. Eletta alla Camera dei deputati per i Verdi nella X legislatura, poi Senatrice nelle legislature XIV e XV, si è occupata di mobilità urbana e servizi per i pendolari.

Luca Guerranti. Insegnante, Dirigente Scolastico presso l'Iis Caselli di Siena. Ha fondato l'associazione Ferrovia Colle-Poggibonsi, che proponeva il recupero di questa linea come ferrovia turistica. Ex vice presidente dell'Associazione Ferrovie Turistiche Italiane, è presidente dell'Associazione di volontariato Ferrovia Val d'Orcia, che da 25 anni collabora con Ferrovie dello Stato per organizzare i treni turistici sulla Asciano-Monte Antico. Collezionista di libri di argomento ferroviario, possiede una biblioteca privata di circa 800 volumi sui treni e ferrovie in varie lingue.

Francesca Bianchi. Professoressa associata di Sociologia generale presso l'Università di Siena. Fa parte del Nucleo di valutazione, delegata del rettore nel Centro Interuniversitario Geo (Giovani, Educazione, Orientamento) e membro del Laboratorio Lemos (Laboratorio per l'Educazione alla Mobilità Sostenibile) della stessa Università. Ha partecipato a numerose ricerche con riferimento alle trasformazioni socio-economiche e culturali e sul tema dello sviluppo di nuove pratiche partecipative, collaborative e sostenibili nella vita quotidiana (con Isfol, Istituto Carlo Cattaneo, Mti, Regioni Toscana ed Emilia Romagna, Cna, Amministrazione Provinciale di Pistoia e Arezzo, Estra SpA, Fondazione Verso).

Davide Lazzari. Attualmente Business Development and Public Affair di Ride-movi, prima azienda del settore dei servizi di micromobilità europea a guida italiana; nel 2017 era entrato a far parte del team di Idri Bk, l'azienda distributrice di Mobike in Italia.

Matteo Dondè. Architetto urbanista con specifica formazione ed esperienza nella pianificazione e progettazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico, zone 30 e riqualificazione delle strade come spazio pubblico, fino alla progettazione esecutiva delle opere.

Martina Petralli. Dottore forestale con specializzazione in Meteorologia Applicata e dottorato in Scienza del Suolo e Climatologia. Collaboratrice del Centro di Bioclimatologia e del Dipartimento di Scienze e tecnologie Agrarie, Alimentari, Ambientali e Forestali dell'Università di Firenze e dell'Istituto di Bioeconomia del Cnr. La sua attività di ricerca riguarda principalmente il clima urbano, il ruolo della vegetazione in ambiente urbano e il loro effetto sulla salute umana.

Gianluca Santilli. Avvocato esperto di aziende e finanza. Presidente di Osservatorio Bikeconomy, ha scritto per Egea, con Pierangelo Soldavini, il libro *Bikeconomy*. Autore anche di molti articoli, ha partecipato a numerosi convegni sulla mobilità sostenibile. Ha ideato e organizzato Bikeconomy Forum e Granfondo Campagnolo Roma.

Paolo Pinzuti. Laureato in Scienze Internazionali e Diplomatiche, Master in Scienze del Lavoro. Fondatore e direttore editoriale della testata giornalistica Bikeitalia.it. Fondatore e Ceo dell'azienda Bikenomist srl con la quale svolge attività di consulenza sulla comunicazione della mobilità urbana nei confronti di diverse pubbliche amministrazioni.

Tommaso Bonino. Laureato in ingegneria all'Università di Bologna nel 1994, ha maturato un'esperienza 25ennale nell'organizzazione della mobilità privata e collettiva. Dal 2003 è dirigente tecnico della Srm, l'Agenzia per la mobilità del Comune e della Città metropolitana di Bologna. Prima di allora ha lavorato per studi privati e per enti locali. Rappresenta la Srm presso l'Uitp e federMobilità.

Leandro Stacchini. Borsista di ricerca presso l'Università di Siena nel campo della mobilità sostenibile, aderisce al Laboratorio per l'educazione alla mobilità sostenibile (Lemos) della stessa Università. Ha una Laurea in Scienze Politiche e una Laurea Magistrale in Scienze delle Amministrazioni. È attualmente Consigliere Comunale presso il Comune di Roccastrada dal 2019 con delega alle Politiche Giovanili.

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR
Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche
Didattica, scienze
della formazione
Economia,
economia aziendale
Sociologia
Antropologia
Comunicazione e media
Medicina, sanità



Architettura, design,
territorio
Informatica, ingegneria
Scienze
Filosofia, letteratura,
linguistica, storia
Politica, diritto
Psicologia, benessere,
autoaiuto
Efficacia personale
Politiche
e servizi sociali

FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Questo 
LIBRO

 ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:
www.francoangeli.it/latuaopinione.asp



VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835139201

Negli ultimi anni è finalmente cresciuta l'attenzione verso le problematiche ambientali, che ha portato ad aprire una riflessione sul futuro della mobilità: è necessario e urgente rivedere il nostro modo di muoverci per la vivibilità degli agglomerati urbani e più in generale del pianeta. La sfida è indubbiamente complessa perché nessuno vuole modificare le proprie abitudini radicate e i modelli di produzione dominanti. Eppure sempre più sono indispensabili nuove offerte di mobilità in grado di conciliare flessibilità, efficienza, sicurezza e, soprattutto, sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Le forme di spostamento non motorizzate rappresentano uno dei nodi del ripensamento che l'attuale modello di mobilità dovrà mettere in atto nei prossimi anni, se si vorrà raggiungere l'obiettivo di una mobilità più sostenibile e sicura. Intermodalità, condivisione e trasporto a rete saranno concetti chiave nello scenario del futuro, che bisogna costruire già da oggi: non si tratta solamente di capire "cosa" fare, ma anche "come" farlo, in maniera adeguata e senza passi falsi. Un esempio pratico: non si possono semplicemente cambiare i motori delle auto, facendo comprare o noleggiare a tutti quelle elettriche. La mobilità sostenibile rappresenta infatti qualcosa di più complesso: dal giusto mix tra i vari mezzi di trasporto, alla redistribuzione degli spazi alle persone, togliendoli ai veicoli, alla valorizzazione delle reti su ferro come ossature dell'accessibilità alle aeree interne, fino alla mobilità "dolce" per la fruizione turistica dei territori. Insomma, "muoversi domani" deve significare "muoversi meglio", che è ben di più del "muoversi e basta".

Eleonora Belloni è ricercatrice presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Internazionali dell'Università di Siena. Si occupa di storia della mobilità e dei trasporti, con particolare attenzione alla mobilità ciclistica.

Stefano Maggi è professore ordinario di Storia contemporanea all'Università di Siena, dal 2013 al 2018 è stato assessore alla mobilità e urbanistica del Comune di Siena.

Scritti di: Stefano Maggi, Eleonora Belloni, Roberto Lucani, Anna Donati-Giulio Senes, Luca Guerranti, Francesca Bianchi, Davide Lazzari, Matteo Dondè, Martina Petralli, Gianluca Santilli, Paolo Pinzuti, Tommaso Bonino, Leandro Stacchini