



Camminare (e pedalare) per trasformare la città

Walking (and Cycling) to Change the City

Arnaldo Cecchini, Valentina Talu

Dipartimento di Architettura, Design e Urbanistica
'Università di Sassari
e-mail:cecchini@uniss.it; vtalu@uniss.it

La città dell'automobile

La città contemporanea è sempre più inaccessibile e inutilizzabile da coloro che - raramente per scelta, spesso per costrizione - non utilizzano l'automobile.

La forma, l'organizzazione e i tempi della città difficilmente si conciliano con i percorsi e i ritmi sempre più differenziati e irregolari della vita quotidiana dei suoi abitanti, costringendo, non sempre consapevolmente, la maggior parte di essi a ricorrere all'uso dell'automobile per effettuare i propri spostamenti, obbligati e no¹. Le conseguenze negative della presenza invasiva delle automobili nella città sono note: incidentalità, inquinamento atmosferico, acustico ed estetico, congestione, consumo di suolo. L'insieme di questi fattori determina una significativa riduzione della qualità della vita urbana di tutti gli abitanti: sia di chi utilizza prevalentemente l'automobile, sia di chi non vuole o non può utilizzarla. In linea teorica, la possibilità di utilizzare l'automobile per effettuare gli spostamenti può essere considerato un fattore di promozione della libertà e dell'autonomia di movimento dell'individuo: il raggio d'azione si amplia, i tempi necessari per effettuare gli spostamenti si riducono, gli ostacoli fisici possono essere superati, ecc. Si può affermare che è stata esattamente la fiducia nella promessa di una mobilità libera e autonoma che ha determinato la transizione a fenomeno di massa del possesso del mezzo privato (oltre, ovviamente, al benessere economico diffuso). Nella pratica, però, la straordinaria diffusione dell'automobile ha determinato l'annullamento delle maggiori libertà e autonomia di movimento che il possesso dell'automobile doveva garantire in teoria (Illich 2006, Viale 2007), dando origine ad un fenomeno paradossale: come sottolineano Alagia e Chiusaroli (2000).

L'aspetto vagamente paradossale del fenomeno è che proprio l'incessante diffusione delle quattro ruote, l'affermazione dell'auto come bene di possesso irrinunciabile e come

Contemporary city is mainly designed and managed in order to meet drivers' needs (and those of their vehicles!) (Alagia, Chiusaroli 2000; Viale 2007; Ward 1978).

And since there is an unsolvable conflict between drivers' and pedestrians' needs (and cyclists, skaters, runners, ... needs too), we can say that contemporary city is not capable of ensuring the right of pedestrians (and cyclists) to safely and freely walk (and to safely and freely cycle) (Illich 2006; Labbucci 2011; Viale 2007). Urban traffic congestion has a number of negative effects: road accidents, air pollution, noise pollution, time wastage, privatization of public spaces, limitation of the right of pedestrians (and cyclists) to walk (and to cycle). All these negative effects cause a significant reduction of everyday quality of life for everyone: both people who use car and people who cannot or does not want to (Alagia, Chiusaroli 2000; Viale 2007).

Urban planning has to guarantee the right to actually "use" the city for every and each individual, including pedestrians (and cyclists). To achieve this goal it is necessary to make policies aimed at reducing the overall number of cars. The engagement of people (voluntary, aware and responsible) is essential to make these policies work. Therefore, urban planning has to deal with this issue: how can social learning be effectively enhanced to promote a cultural change in mobility behaviour?

Until now, urban planning has mainly referred to reasons of environmental sustainability (Viale 2007).

Results are not satisfactory. Most Italian cities are still hostile to pedestrians (and cyclists), especially to the most vulnerable groups: children, elderly people, disabled people, etc.

Perhaps, reasons of environmental sustainability are not much effective because of their individualistic nature and since they refer especially to long term effects of actions (Elster 1993; Illich 2006; Viale 2007). Urban planning probably should concentrate more on reasons of the right to the city.

There are people who choose to be pedestrians (or cyclists) for reasons of the right to the city: they walk (or cycle) to interfere with established urban design and management, in order to claim their right to "use" the city.

Their main goal is to free the streets and the public spaces from cars and to bring them back to pedestrians (and cyclists).

People who promote and participate in collective initiatives like Critical Mass, Walking School Bus, Parking Day, etc. can be considered part of this category.

In this paper, we will try to explain why and how referring to assumptions and characteristics of these collective initiatives of re-conquest of the streets and the spaces of the city (public on paper, but private de facto) can be useful to make more effective policies aimed at building walkable (and cyclable) cities.

TeMA
04.11

Contributi

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 4 - No 4 - dicembre 2011 - pagg. 99-108

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

principale mezzo di trasporto in tutti i Paesi sviluppati, insomma, proprio il successo travolgente dell'automobile, costituisce, oggi, il maggiore problema per l'automobile e per chi la usa. Meno paradossale è che l'invasione delle automobili determini anche e soprattutto una drastica riduzione della libertà e dell'autonomia originarie di quanti non possono o non vogliono utilizzare il mezzo privato per effettuare i propri spostamenti. Meno paradossale ma (anche per questo) più ingiusto, se si considera che pedoni, ciclisti, bambini, anziani, diversamente abili, utilizzatori abituali del sistema di trasporto pubblico locale, ecc. subiscono la maggior parte (e la parte peggiore) degli effetti negativi generati dal traffico urbano pur non contribuendo a generarlo. Nonostante gli effetti negativi del traffico urbano siano ormai noti a tutti e nonostante essi determinino una riduzione netta della qualità della vita urbana di tutti indistintamente, nulla o quasi viene fatto per affrontare il problema².

L'automobile contro la città

Il traffico urbano è anche conseguenza (e causa insieme) dell'assoggettamento delle trasformazioni della città alle regole dettate dal modello di organizzazione economica prevalente, non sufficientemente governato - quando non addirittura assecondato (il più delle volte intenzionalmente, ma non vanno trascurati gli effetti non previsti dei progetti e delle politiche pubblici³) - dalle scelte operate dalle pubbliche amministrazioni locali. Non solo dai progetti e dalle politiche in materia di mobilità (conformazione delle strade, organizzazione del trasporto pubblico locale, localizzazione e gestione delle aree adibite a parcheggio, localizza-

zione ed estensione delle Zone a Traffico Limitato e delle aree pedonali, ecc.) ma anche dai progetti e dalle politiche di tipo urbanistico (localizzazione delle zone di espansione dei Piani Regolatori, localizzazione dei poli attrattori/generatori di traffico, ecc.)⁴. La città contemporanea è disegnata e organizzata prevalentemente per soddisfare le esigenze di chi si sposta utilizzando l'automobile. E poiché esiste un conflitto pressoché irriducibile fra le esigenze degli automobilisti e quelle dei pedoni, si può affermare che la città, di fatto, non è capace di garantire ad una parte dei suoi abitanti la possibilità di esercitare pienamente un diritto fondamentale, quello di muoversi liberamente e autonomamente. Il disagio che ne deriva investe tutti coloro che si muovono a piedi o utilizzando l'energia muscolare, ma è evidente che le cosiddette categorie deboli - bambini, anziani, diversamente abili, ecc. ma anche chi non può permettersi di affrontare le spese legate al possesso o all'uso di un'automobile - sono quelle che più profondamente ne risultano penalizzate⁵. La città contemporanea è a misura di automobilista e subisce gli effetti negativi determinati dall'invasione delle automobili. È possibile identificare cinque famiglie di effetti a scala urbana. Si tratta, ovviamente, di elementi fortemente interconnessi ma che, ai fini dell'analisi del fenomeno, può essere utile mantenere separati:

- l'incidentalità⁶;
- gli inquinamenti atmosferico e acustico⁷;
- il consumo di tempo⁸;
- il consumo di spazio⁹;
- l'iniquità, ovvero la riduzione dei diritti di chi non usa la macchina¹⁰.

Non si può pensare di risolvere davvero il problema determinato dalla presenza di un numero eccessivo di automobili in transito e in sosta nella città contemporanea adottando

Sassari - Scuola primaria Via A. Manzoni, orario di uscita degli studenti.



soluzioni che trascurino anche solo uno di questi cinque aspetti. E non si può pensare che esista una soluzione in grado di affrontare efficacemente questi cinque aspetti insieme che non preveda una riduzione del numero degli autoveicoli in transito e sosta. Di fatto, però, è quello che spesso accade. Tra gli effetti elencati, infatti, i primi due sono certamente quelli più riconosciuti (perché più riconoscibili) e quelli più spesso chiamati in causa da chi, a diverso titolo, intende denunciare l'insostenibilità del traffico urbano e affermare l'urgenza di interventi volti a ridurre gli impatti. Quasi sempre questi problemi vengono citati "in buona fede" da chi intende sollecitare affinché si trovi una soluzione al problema del traffico urbano; si pensi, ad esempio, alle campagne portate avanti dai parenti delle "vittime della strada" per la messa in sicurezza delle infrastrutture, la definizione di regole più restrittive per gli automobilisti, la verifica più severa del rispetto di quelle regole, l'inasprimento e la certezza della pena per chi trasgredisce le regole. Esclusivamente questi stessi problemi vengono citati dagli amministratori locali, ovvero da chi ha la titolarità e gli strumenti per intervenire sul problema; anche in questo caso probabilmente gli altri effetti negativi generati dal traffico vengono trascurati più per incompetenza che per mancanza di "buona fede". Questa incompetenza, però, non può essere giustificata e con Viale ci chiediamo: quanto pesa "l'impasse generata da questa crisi epocale dell'auto - l'incapacità di trovare una qualunque soluzione praticabile ai problemi del traffico - sulla credibilità dei nostri governanti?" (Viale 2007). Senza ovviamente voler trascurare incidentalità e inquinamenti riteniamo che si debba partire piuttosto dal consumo di spazio e di tempo e dall'iniquinà che principalmente da essi deriva per formulare soluzioni efficaci al problema dell'invasione delle automobili (Illich 2006, Viale 2007, Ward 1978). Il consumo di tempo e di spazio è uno degli effetti più rilevanti della diffusione dell'automobile per l'ambito urbano. Sono due i fattori che determinano il consumo di tempo e di spazio causato dall'automobile: il primo (il più semplice da riconoscere) deriva dall'esistenza stessa delle automobili come oggetti fisici in grado di muoversi ad una certa velocità (ci si riferisce sia alle automobili in transito¹¹ che a quelle in sosta¹²) e dal fatto che siano numerose (da cui deriva la congestione e il relativo consumo di tempo); il secondo è un effetto indiretto: grazie alla diffusione dell'automobili le città si disperdono sempre di più; attività produttive, servizi pubblici, negozi, banche, università, ecc. possono essere localizzati sempre più lontano dai luoghi di residenza perché l'accessibilità è affidata alle automobili e il relativo costo caricato sui cittadini-contribuenti. È, infatti, solo riferendosi a questi concetti che si può facilmente comprendere che una politica di riduzione del traffico urbano per essere davvero efficace deve necessariamente prevedere la riduzione complessiva del numero di auto in transito e in sosta nella città. Se il problema



Sassari - Piedibus.

dell'incidentalità può essere in gran parte risolto attraverso l'introduzione di nuove regole e un controllo più puntuale e assiduo sulla loro applicazione e l'adeguamento delle infrastrutture e se il problema degli inquinamenti atmosferico e acustico potrebbe essere risolto grazie al progresso tecnologico, è solo facendo leva sul problema del consumo di tempo e di spazio e dell'iniquinà che ne deriva che si può giustificare, anche davanti all'opinione pubblica, l'avvio di azioni per la riduzione del numero complessivo di automobili. Gli automobilisti sono consumatori di tempo e di spazio di altri cittadini: lo spazio e il tempo occupati dalle automobili sono spazio e tempo sottratti ad altre funzioni collettive, funzioni che non prevedono il possesso o l'uso dell'automobile per essere svolte.

La forza dei muscoli

La maggioranza dei pedoni è tale non per scelta ma per costrizione.

Alcuni, però, sono pedoni (o utilizzatori dell'energia muscolare: ciclisti o skaters) per scelta. Le ragioni di chi sceglie di essere pedone, pur potendo essere automobilista, possono essere, e di fatto sono, molteplici e articolate ma è possibile, semplificando, individuarne tre tipi: le ragioni della

sostenibilità ambientale, le ragioni del diritto alla città, le ragioni ludico-sportive.

Chi sceglie di essere pedone per le ragioni della sostenibilità ambientale lo fa principalmente per contribuire in prima persona alla tutela dell'ambiente. Semplificando, si tratta di individui che, in controtendenza, si impegnano a condurre uno stile di vita con un basso impatto ambientale al fine di ridurre il più possibile gli effetti negativi sull'ambiente determinati dalla loro stessa esistenza: presumibilmente si tratta di individui che, oltre ad evitare l'uso dell'automobile, si impegnano a fare la raccolta differenziata spinta dei rifiuti, acquistano quando possibile merci a km zero, ecc.

Relativamente al tema della mobilità urbana, il loro principale scopo è quello di abbattere gli inquinamenti determinati dal traffico. Chi sceglie di essere pedone per le ragioni del diritto alla città lo fa nell'intento di interferire con la forma e l'organizzazione urbane consolidate al fine di rivendicare il diritto di "usare" la città (muoversi, accedere, fruire) per tutti i suoi abitanti, siano essi dotati di quattro ruote o

Sassari - Piedibus.



meno. Il loro principale scopo è quello di "liberare" le strade e gli spazi pubblici della città dalle automobili (in movimento e in sosta) per restituirli ai pedoni (e ai ciclisti).

Si possono considerare parte di questa categoria coloro che promuovono o partecipano a iniziative collettive, spesso giocose, di occupazione degli spazi della città che, pur essendo pubblici sulla carta, sono di fatto privatizzati, essendo ad uso pressoché esclusivo delle automobili: Critical Mass, Piedibus, Parking Day, Festival dei Giochi in strada, ecc.

Si tratta di iniziative che mescolano "[...] il linguaggio del pellegrinaggio, in cui si cammina per dimostrare il proprio impegno, con quello del picchettaggio degli scioperanti, in cui la forza del gruppo di appartenenza e la propria personale tenacia si manifestano camminando avanti e indietro, e con quello della festa, durante la quale le barriere tra estranei recedono" (Solnit 2005). La volontà di generare un conflitto costruttivo sta dentro la scelta di chi sceglie di essere pedone per le ragioni del diritto alla città. Per rivendicare il diritto negato di muoversi in autonomia questi camminatori (o pedalatori) mettono in atto azioni che interferiscono con il funzionamento standard, ordinario, dato e scontato della città. Il conflitto è inevitabile perché, attraverso queste azioni, si cerca di mettere in discussione un ordine consolidato di valori e, soprattutto, di interessi.

Si tratta, dunque, di vere e proprie azioni di resistenza nei confronti di uno stato di cose che sembra voluto da pochi ma accettato dai più, forse perché ritenuto ormai inevitabile. Camminare (o pedalare) è dunque un'attività "irrequieta", praticata come forma di dissenso¹³, sovversione¹⁴, disobbedienza¹⁵ nei confronti di tutto ciò che muoversi in auto significa e determina: velocità, consumo, privatizzazione, isolamento, ecc.

"Penso che l'inquietudine si leghi al disagio provocato da una certa nostra inadeguatezza al senso del fare e dell'essere. L'inquietudine insomma spezza il rapporto con la nostra identità. [...] L'irrequietezza, viceversa, comincia dal cervello e mina il nostro rapporto con lo spazio, distrugge le certezze che noi abbiamo su di esso [...] Un mistico o un poeta possono coltivare la loro inquietudine. L'irrequietezza appartiene ai bambini o ai viaggiatori" (Gnoli, Chatwin 2000). Il fatto che queste azioni siano collettive è determinante: la "massa" determina visibilità e quindi efficacia, perché comunicare, dimostrare ed educare è l'obiettivo ultimo di tali azioni. Altrettanto determinante è il ruolo fondamentale assunto dalla consapevolezza e dalla responsabilità individuali all'interno dell'azione collettiva.

"Nella retorica del movimento per il movimento, in questa mistica del viandante, che può essere fatta propria solo da chi si propone di uscire e divorziare dal mondo o da correnti artistiche, abita un'idea debole della libertà e della responsabilità, entrambe stravolte e ridotte a un'erranza anarchica senza capo né coda. Perché libertà e responsabilità non esistono senza un contesto sociale e senza una presa di



Sassari - Scuola primaria Via A. Manzoni, ipotesi progettuale elaborata in seguito all'attivazione del Piedibus, attraversamento pedonale.

coscienza e di posizione [...] Solo così ha senso porsi la domanda: ma noi oggi siamo liberi di camminare?" (Labbucci 2011). Chi, infine, sceglie di essere pedone per le ragioni ludico-sportive lo fa principalmente perché si diverte, si prende cura di sé, sfida se stesso camminando (o usando l'energia muscolare per muoversi).

Appartengono a questo terzo gruppo i traceurs¹⁶, gli skaters¹⁷, chi pratica jogging urbano, i ciclisti, ma anche chi passeggia per passeggiare¹⁸, chi lo fa individualmente e chi collettivamente.

A volte si tratta di un modo di volare prendendo slancio dagli edifici (come è il parkour dei traceurs), per costruire e inventare percorsi, come avevano pensato di fare, ma restando a terra, gli psicogeografi delle derive¹⁹.

"La deriva si definisce come una tecnica del passaggio affrettato attraverso ambienti variati: Il concetto di deriva è indissolubilmente legato al riconoscimento degli effetti psicogeografici e all'affermazione di un comportamento ludico-costruttivo, il che lo contrappone sotto ogni aspetto alle nozioni di viaggio e passeggiata [...] Per fare una deriva, andate in giro a piedi senza meta od orario. Scegliete man mano il percorso non in base a ciò che SAPETE, ma in base a ciò che VEDETE intorno. Dovete essere

STRANIATI e guardare ogni cosa come se fosse la prima volta. Un modo per agevolarlo è camminare con passo cadenzato e sguardo leggermente inclinato verso l'alto, in modo da portare al centro del campo visivo l'ARCHITETTURA e lasciare il piano stradale al margine inferiore della vista. Dovete percepire lo spazio come un insieme unitario e lasciarvi attrarre dai particolari."²⁰

La deriva è sicuramente una pratica sovversiva, al contrario della flânerie, che ha molti legami con lo sguardo vagabondo di chi può permettersi di "perdere tempo": tuttavia anche la flânerie aiuta ad avere uno sguardo diverso sulla città, a scoprirne le tracce immateriali, i ricordi, i modelli di vita, con distacco come è (o si pensa che sia) per il flâneur, o con amore come per il (la) choraster²¹.

Classico percorso della flânerie è, dopo Baudelaire²², quello di Benjamin (2007):

"[...] chi cammina a lungo per le strade senza meta viene colto dall'ebbrezza. Ad ogni passo l'andatura acquista una forza crescente; la seduzione dei negozi, dei bistrot, delle donne sorridenti diminuisce sempre più e sempre più irresistibile si fa, invece, il magnetismo del prossimo angolo di strada, di un lontano mucchio di foglie, del nome di una strada [...]"

Questo è una buona ragione, molto ludica e molto colta per andare a piedi.

Il diritto di muoversi

Si è detto che la città contemporanea non garantisce ad una parte importante dei suoi abitanti la possibilità di esercitare pienamente il diritto di muoversi liberamente e autonomamente.

Far sì che la città garantisca a tutti gli abitanti gli stessi diritti di accesso ed uso di spazi, servizi e opportunità urbane è forse l'obiettivo principale dell'urbanistica.

Compito dell'urbanistica è, pertanto, quello di garantire il diritto di muoversi per tutti e ciascuno, attraverso l'implementazione di progetti e politiche di promozione della mobilità pedonale (più in generale, di promozione della mobilità altra rispetto a quella motorizzata).

Progetti e politiche, materiali e immateriali, che necessariamente devono puntare alla riduzione del numero complessivo di automobili circolanti, per le ragioni che abbiamo descritte.

Sappiamo che il coinvolgimento degli abitanti nei processi di definizione e attuazione di progetti e politiche urbane è utile per favorire l'efficacia di qualsiasi azione pubblica ma diventa indispensabile ai fini della applicabilità e della fattibilità di quei progetti e quelle politiche che possono funzionare solo con la collaborazione degli abitanti stessi, perché presuppongono un cambiamento delle consuetudini e degli stili di vita individuali. I progetti e le politiche di promozione della mo-

bilità pedonale sono di questo tipo: per farli funzionare è necessaria la collaborazione volontaria, consapevole e responsabile degli abitanti. Posto che è necessario promuovere la mobilità pedonale, che per farlo è necessario intervenire per ridurre il numero di auto circolanti; che per ridurre il numero di auto circolanti serve si renderne più svantaggioso l'uso ma soprattutto fornire una valida alternativa agli automobilisti per far sì che scelgano sempre più spesso di essere pedoni; che per agire efficacemente in questo senso è necessario coinvolgere gli abitanti, l'urbanistica deve porsi il problema di come attivare l'apprendimento sociale in grado di determinare un vero e proprio cambiamento culturale in materia di mobilità.

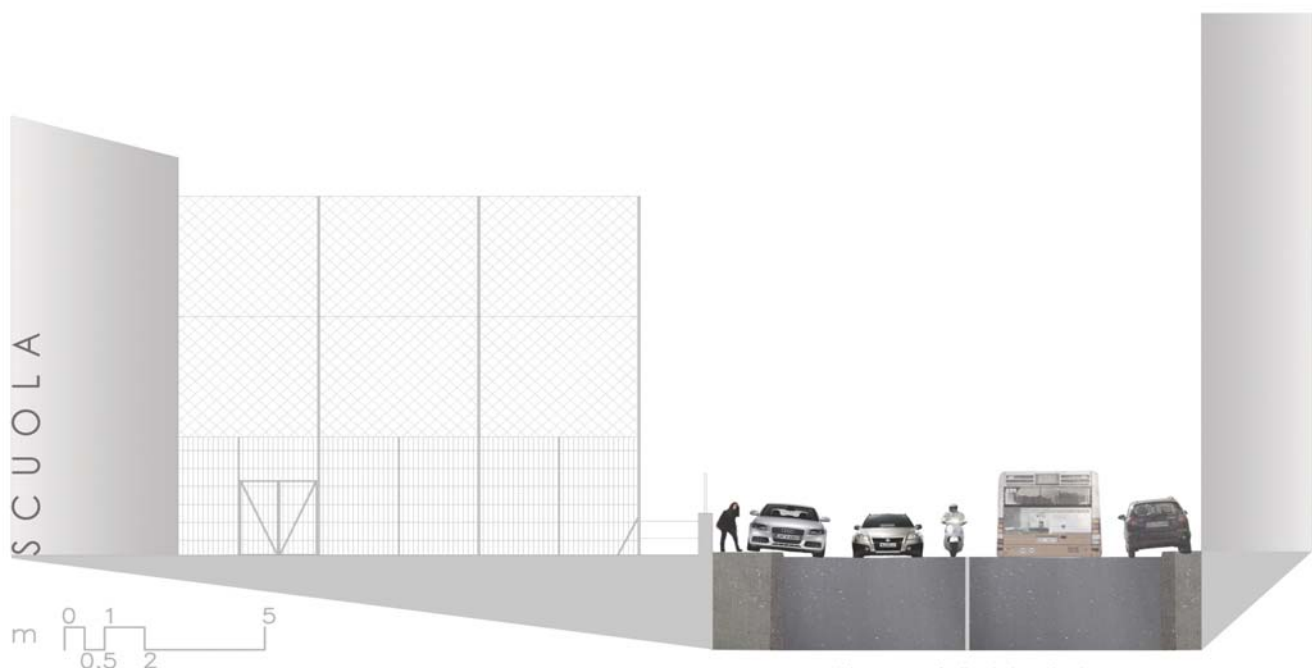
Fino ad ora, per raggiungere questo obiettivo, l'urbanistica ha prevalentemente attinto a quelle che abbiamo definito le ragioni della sostenibilità ambientale.

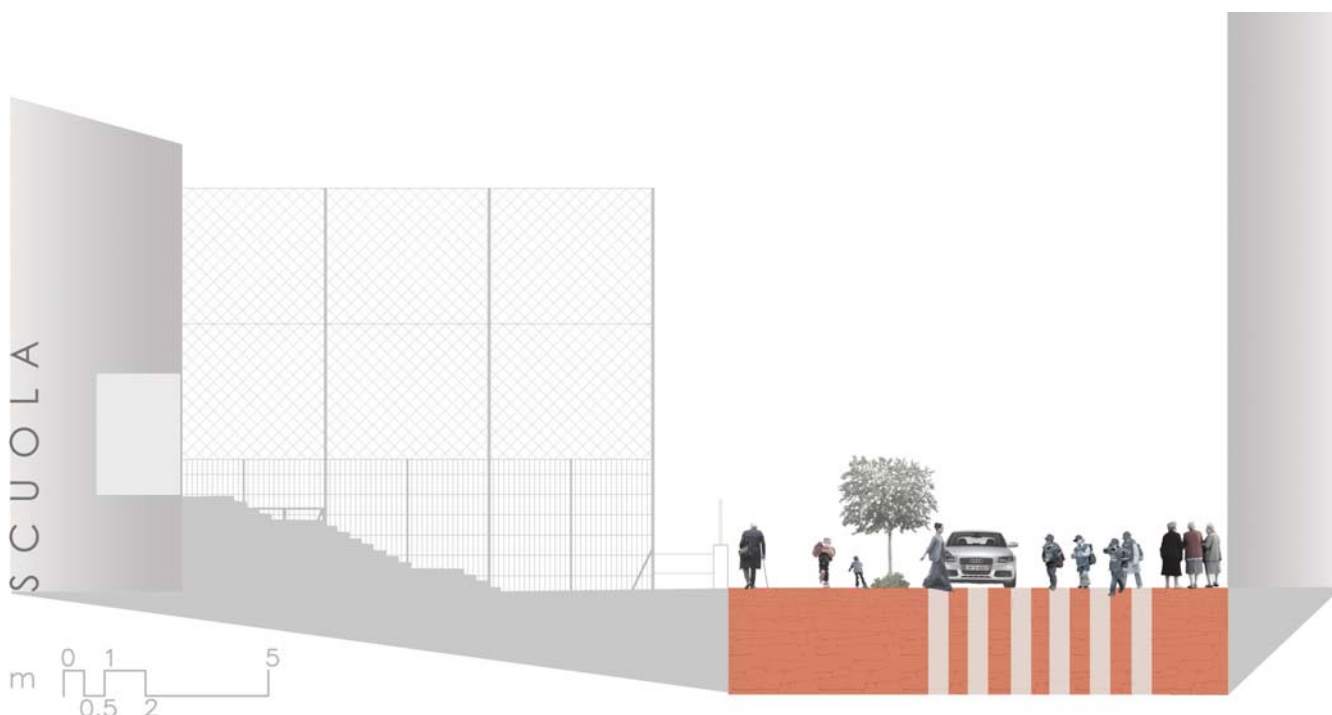
I risultati non sono soddisfacenti: la maggior parte delle città italiane sono ancora ostili nei confronti di chi non può o non vuole utilizzare l'automobile per muoversi.

Forse il fatto che si tratti di un approccio sostanzialmente moralistico e in fondo individualistico e che tende ad enfatizzare soprattutto gli effetti a lungo termine dell'azione (si pensi al concetto stesso di sostenibilità che fa leva sulla tutela del benessere delle generazioni future), rende le ragioni della sostenibilità ambientale poco efficaci (Illich 2006, Viale 2007).

Una politica pubblica il cui orizzonte temporale è relativamente lontano (come "lontano" è il benessere delle generazioni future sul quale la definizione di sostenibilità è centrata) è difficile da costruire e difficile da applicare.

Sassari - Scuola primaria Via A. Manzoni, sezione stradale, stato attuale.





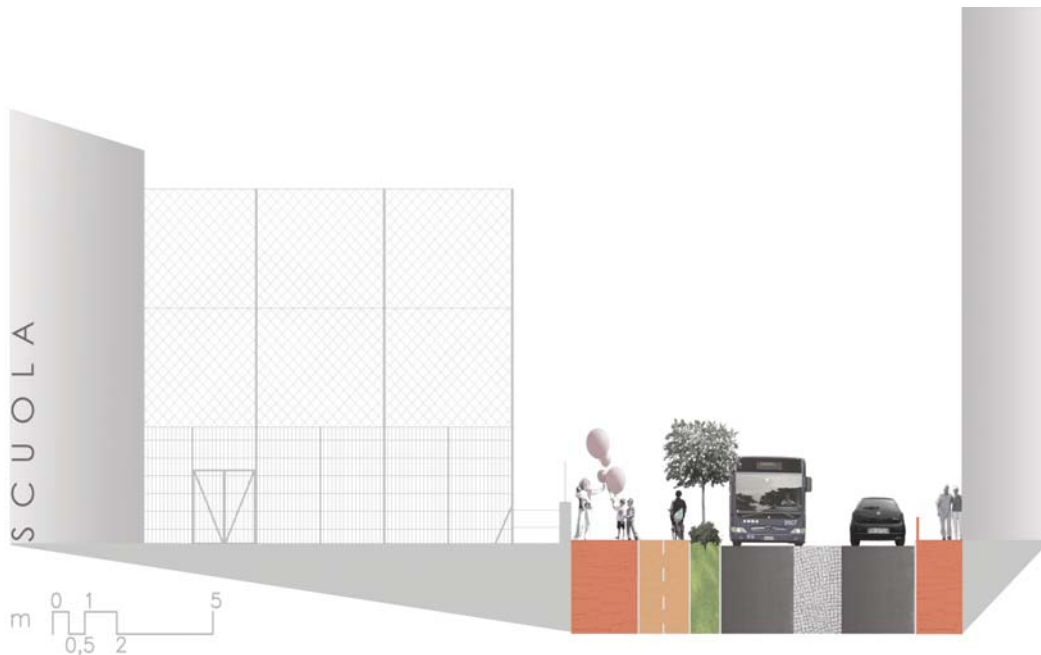
Sassari - Scuola primaria Via A. Manzoni, ipotesi progettuale elaborata in seguito all'attivazione del Piedibus, attraversamento pedonale, sezione stradale.

È difficile da costruire perché la capacità di previsione a lungo termine è limitata; è ancor più difficile da applicare perché, tra le altre cose, contiene in sé la possibilità di rifarsi all'alibi di un risolutivo sviluppo tecnologico: la possibilità, cioè, di pensare che gli sviluppi tecnologici possano risolvere problemi che oggi (o comunque a breve e medio termine) risultano privi di soluzione. Inoltre, il senso di responsabilità di ciascun individuo nei confronti dei suoi simili si affievolisce man mano che il riferimento viene proiettato avanti nel tempo (Elster 1993). Probabilmente l'urbanistica dovrebbe riferirsi maggiormente a quelle che abbiamo definito ragioni del diritto alla città e ragioni ludico-sportive più che ai richiami a valori generali e alle petizioni di principio. Proponiamo, dunque, una sorta di elenco di requisiti ricavati dalle azioni collettive che a queste ragioni principalmente si rifanno e che potrebbero servire da spunto per la costruzione di progetti e politiche orientati alla promozione dei diritti di mobilità per tutti e ciascuno. Gli elementi che pensiamo sia utile prendere in considerazione e ai quali i progetti e le politiche dovrebbero dare visibilità, forza, struttura sono i seguenti:

- 1 il conflitto costruttivo come strumento indispensabile per rivelare la vera natura del problema, denunciare il disagio che il problema genera, costruire una possibile soluzione condivisa;
- 2 la collettività dell'azione per dare forza e visibilità alle ragioni alla base dell'azione stessa e alle possibili soluzioni del problema; inoltre, l'azione collettiva favorisce la costruzione di consapevolezza e responsabilità collettive

- 3 senza sminuire il valore del contributo individuale;
- 3 la giocosità, ovvero l'autonomia dei fini, il non porsi immediatamente l'obiettivo di ottenere dei risultati, la voglia di divertirsi come elemento che favorisce il coinvolgimento e consente di smussare gli angoli del conflitto e, quindi, renderlo in qualche misura più efficace;
- 4 il coinvolgimento di nuovi soggetti altrimenti non in grado o non intenzionati ad esprimere il proprio dissenso;
- 5 la semplicità delle azioni e l'immediatezza del messaggio che si intende trasmettere;
- 6 il carattere non-esclusivo degli obiettivi (tutte queste azioni non intendono promuovere un uso esclusivo delle strade, impraticabile quanto deleterio (Francis 1991), quanto piuttosto una convivenza di usi e soggetti, automobilisti inclusi), quindi la volontà di promuovere un diritto negato non ad una particolare categoria di individui in funzione delle loro caratteristiche ma a tutti gli individui a prescindere dalle loro caratteristiche²³;
- 7 la lentezza come requisito in grado di rendere possibile e stimolare la socialità, la condivisione, in un certo senso la partecipazione (con Illich possiamo sostenere che: "[...] gli uomini liberi possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta" (al massimo alla velocità di una bicicletta, ovviamente); non una lentezza obbligata, ma una lentezza possibile.

Per capire un po' come potrebbe essere è utile un esempio. Che vale anche come conclusione.



Sassari - Scuola primaria Via A. Manzoni, ipotesi progettuale elaborata in seguito all'attivazione del Piedibus, sezione stradale.

Il Piedibus come strumento di mobilitazione collettiva per la promozione dell'autonomia di movimento dei bambini e la lotta alle automobili

Si è già detto che il disagio che deriva dalla presenza invasiva delle automobili nella città contemporanea investe tutti coloro che si muovono a piedi (o in bicicletta) ma soprattutto i soggetti "deboli".

Tra questi, i bambini sono probabilmente i più penalizzati (Francis 1999; Tonucci 2000; Viale 2007, Ward 1978).

Nel suo ancora attuale *The child in the city*, Ward, anche avvalendosi di fatti di cronaca, testimonianze, racconti e immagini, documenta il processo di trasformazione che, a partire dal secondo dopoguerra, ha reso le città sempre più ostili alla presenza dei bambini, evidenziando come essi siano stati progressivamente privati dell'opportunità di esperire la città e, con essa, della possibilità di accrescere la propria autonomia di pari passo con il loro sviluppo.

Ward individua nella rapida e capillare diffusione dell'automobile la causa principale alla base di questa crescente ostilità: sostiene, infatti, che la città sia andata modificandosi sulla base di scelte di carattere urbanistico basate esclusivamente sulle esigenze degli automobilisti e finalizzate unicamente alla promozione dell'autonomia di movimento di questi ultimi, a discapito delle esigenze e dell'autonomia di movimento degli altri cittadini, primi fra tutti i bambini.

Sono numerosi gli autori che accettano e confermano oggi questa stessa diagnosi (Baruzzi, Drafuca, Sgubbi 2004, Paba 2006, Tonucci 2000 e 1996). I bambini – che, fino ad un recente passato, proprio nelle strade della città erano soliti

giocare – sono stati quasi completamente espulsi dalla strada e pressoché privati della possibilità di muoversi liberamente e autonomamente, principalmente in nome della tutela della loro sicurezza.

Nella città contemporanea ai bambini è "consentito giocare" esclusivamente all'interno di spazi dedicati e progettati ad hoc ed è "consentito muoversi" esclusivamente se accompagnati da adulti e prevalentemente in automobile.

Ma è noto che i bambini manifestano -

a volte in maniera esplicita, più spesso implicitamente - la tendenza a rendere giocabile la città tutta, piuttosto che utilizzare gli spazi in essa ritagliati appositamente per loro, e il desiderio di "camminarla" da soli (Lynch, Lukashok 1990). Questa tendenza e questo desiderio possono essere letti come una forma di contestazione che i bambini mettono in atto per affermare il loro dissenso nei confronti degli spazi pianificati e delle strade inaccessibili incapaci di dare una risposta al loro bisogno di autonomia e libertà (Pecoriello 2006, Ward 1978).

Il Piedibus è un progetto capace di intercettare questo dissenso e trasformarlo in uno strumento in grado di aprire la strada a processi di riappropriazione della città, non solo da parte dei bambini²⁴.

Il Piedibus è uno strumento che promuove l'autonomia di movimento dei bambini attraverso la riconquista giocosa della strada da parte dei bambini stessi; riconquista che, a sua volta, stimola l'avvio di processi di trasformazione urbana. Per essere tale, ovviamente, il Piedibus non deve essere visto come una soluzione (la soluzione per permettere ai bambini di andare a scuola da soli) ma piuttosto come uno strumento in grado di evidenziare un problema urbano e indicarne alcune possibili soluzioni: il problema è che una parte considerevole della popolazione urbana (non solo i bambini) vede negarsi quotidianamente il diritto di muoversi in sicurezza, libertà e autonomia a causa dell'assoggettamento della forma e dell'organizzazione della città esclusivamente alle esigenze degli automobilisti; una delle possibili soluzioni è intervenire sulla struttura urbana affinché i pedoni non continuino ad essere trattati come "cittadini di serie B".

L'obiettivo del Piedibus è creare le condizioni affinché il Piedibus non serva, sia inutile.

Questo può avvenire solo se l'attivazione del Piedibus è pensata come una fase di transizione verso una città effettivamente accessibile e "camminabile": obiettivo che può essere raggiunto solo con interventi strutturali - che non significa necessariamente costosi - sulla viabilità e con una più attenta regolamentazione dei flussi veicolari.

Facendo riferimento ai sette requisiti progettuali che abbiamo definito a partire dalle azioni di promozione della mobilità pedonale che si rifanno alle ragioni del diritto alla città e ludico-sportive, possiamo descrivere il Piedibus come segue:

- 1) è un progetto che genera conflitto, perché interferisce con il normale uso della città da parte degli automobilisti, per i quali diventa più difficile percorrere le strade che circondano la scuola a cavallo degli orari di ingresso e uscita degli scolari (tra questi, anche i genitori dei bambini che accompagnano i propri figli a scuola in automobile);
- 2) è un progetto collettivo i cui protagonisti sono i bambini ma che coinvolge anche gli insegnanti, i genitori, i nonni e, indirettamente, tutti gli abitanti del quartiere e (loro malgrado) gli automobilisti che si imbattono nella carovana di bambini: tutti questi soggetti hanno un ruolo determinante "dentro" il Piedibus;
- 3) è un progetto giocoso che consente ai bambini di divertirsi e socializzare ma anche di sperimentare l'autonomia;
- 4) è un progetto che coinvolge e mobilita nuovi soggetti (i bambini, ma non solo) e favorisce la formazione di inediti gruppi di pressione, insolite alleanze (formati da bambini, insegnanti, genitori e - laddove presenti - urbanisti ed architetti) che possono operare dal basso per rendere effettivo il diritto dei bambini (ma non solo) ad una mobilità autonoma;
- 5) è un progetto semplice, nella concezione e nella attuazione, che veicola un messaggio chiaro e immediato ma che non ricorre ad inutili semplificazioni del problema e non fugge dalle ripercussioni che crea;
- 6) è un progetto non-esclusivo perché parte dai bambini ma vuole essere utile per tutti perché il suo obiettivo ultimo è stimolare un dibattito pubblico attorno al tema della mobilità pedonale e spingere affinché si progetti una città a misura di pedone;
- 7) è un progetto lento perché sceglie di muoversi alla velocità del passo di un bambino, nella consapevolezza che è nel percorso, e non nella meta, che sta la sua forza progettuale.

Pensare ad una città camminabile significa porsi il migliore degli obiettivi.

Significa pensare ad una città che nel fare i conti con le differenze individuali (e non con l'omologazione garantita dal possesso dell'automobile) si impegna a ridurre il più possibile l'iniquità in termini di diritto di movimento determinata da quelle stesse differenze.

E per rendere una città camminabile, serve principalmente camminare perché "camminare produce e trasforma i luoghi, fa intravedere per un attimo o un pomeriggio appena ciò che abbiamo perduto, ciò che possiamo ancora salvare, le potenzialità di ciò che ancora non c'è" (Labbucci 2011).

Note

- ¹ In Italia (fonte ISTAT) il tasso veicolare (numero di autovetture ogni 1000 abitanti) è pari a 614.9 (anno 2008, *Osservatorio Ambientale sulle Città*); tra gli occupati che escono di casa per recarsi al lavoro: l'11.2% si muove a piedi, il 74.6% usa l'automobile (69.3% come conducente e 4.3% come passeggero) (anno 2009, Indagine Multiscopo *Aspetti della Vita Quotidiana*); il 42.6% delle famiglie dichiara che nel quartiere in cui vive è presente in maniera significativa il problema del traffico (anno 2010, Indagine Multiscopo sulle Famiglie *Aspetti della Vita Quotidiana*).
- ² Ad esempio, il tasso veicolare in Italia è sostanzialmente invariato dal 2000 al 2009 (fonte Istat, *Osservatorio Ambientale sulle Città*).
- ³ La mobilità urbana è un sistema complesso che può comportarsi in maniera contro-intuitiva. Scelte apparentemente orientate al miglioramento delle condizioni del traffico urbano possono determinarne un peggioramento complessivo: ad esempio, l'incremento del numero delle strade o l'aumento delle sezioni di quelle esistenti al fine di ridurre il congestionamento è un'azione che rende le strade più attrattive e a regime determina un aumento del traffico. Un discorso analogo può essere fatto in riferimento ai parcheggi o all'istituzione di Zone a Traffico Limitato (ZTL). Si vedano, ad esempio, Alagia e Chiusaroli 2000; Braess 1968; Viale 2007.
- ⁴ Si vedano Garreau 1991; Duany & Plater-Zyberk 2000.
- ⁵ Vero è che chi non ha la macchina potrebbe e può utilizzare i mezzi pubblici, ma per certi tipi di mobilità non si può per varie ragioni, e quindi quando si deve andare a piedi o in bicicletta non si può farlo se non con grande fatica e con parecchi rischi.
- ⁶ Nel 2009 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia sono stati 215.405 e hanno causato 4.237 morti e 307.258 feriti con lesioni di diversa gravità. Sulla base di una stima anticipata, nel 2010 gli incidenti stradali con lesioni a persone sono stati 207.000 ed hanno causato 3.998 morti e 296.000 feriti con lesioni di diversa gravità (Fonte Istat, Rilevazione Incidenti Stradali). Si vedano, inoltre, Alagia, Chiusaroli, 2000; Baruzzi, Drufuca, Sgubbi (a cura di) 2004; Viale 2007.
- ⁷ Si vedano Alagia, Chiusaroli 2000; Viale 2007; Ambiente Italia 2009; Rusconi 2002.
- ⁸ Si vedano Alagia, Chiusaroli 2000; Viale 2007.
- ⁹ Si vedano Alagia, Chiusaroli 2000; Labbucci 2011; Viale 2007; Ward 1978.
- ¹⁰ Si vedano, ad esempio, Illich 2006; Viale 2007; Ward 1978; Illich parla esplicitamente di iniquità: "Gli uomini nascono dotati di una mobilità pressappoco uguale. Questa capacità naturale di spostarsi parla a favore di un'uguale libertà per ognuno di andare dovunque voglia. I cittadini di una società fondata sul concetto di equità chiederanno che questo diritto venga tutelato contro qualunque restrizione. Per loro non dovrebbe fare alcune

differenza il mezzo con cui venga impedito l'esercizio della mobilità personale: sia tale mezzo l'incarcerazione, il vincolo a una terra, la revoca di un passaporto, oppure la relegazione in un ambiente che usurpa l'innata capacità di muoversi dell'individuo allo scopo di farne un consumatore di trasporto." Illich 2006.

- ¹¹ Un'automobile ad una velocità di marcia di 50 km/h necessita di circa 230 mq di spazio.
- ¹² Un'automobile in sosta occupa circa 15 mq di spazio.
- ¹³ Urbinati scrive: "Sono le minoranze il vero problema (o, per l'opposto, la salvezza) delle società democratiche mature, perché sono loro a esprimere dissenso, a rivendicare spazi di azione che non sono in sintonia con quelli della maggioranza [...] La società docile non è una società che ha rinunciato ai diritti o che non è più liberale. È invece una società nella quale la maggioranza è soddisfatta del proprio grado di libertà e dei propri diritti e trova fastidioso che ci siano minoranze non domate, non silenziose e omologate, che facciano richieste che non collimano con le proprie." (Urbinati 2008).
- ¹⁴ Labbucci sostiene che "non c'è nulla di più sovversivo, di più alternativo al modo di pensare e di agire oggi dominante che il camminare" (2011).
- ¹⁵ Anche non volontaria, come succede a Leonard Mead nel racconto di Bradbury "The pedestrian" (1951).
- ¹⁶ www.parkour.it. Si veda anche *Yamakasi - i nuovi samurai*, film diretto da due giovani esordienti e incentrato sulla storia di un gruppo di *traceur* parigini. Uno di loro, il David Belle consacrato padre spirituale della disciplina, è stato anche protagonista di *Banlieu 13*, film girato nei ghetti parigini con scene mozzafiato di parkour in cui Belle si diverte dando il meglio di sé.
- ¹⁷ Un bel film su gli skaters (o meglio sugli skateboarders) è *Paranoid Park* di Gus Van Sant, 2007; si veda Borden 2007.
- ¹⁸ Come il protagonista del manga "L'uomo che cammina" di Jiro Taniguchi.
- ¹⁹ La Psicogeografia delle derive è un'invenzione lettrista, sviluppata come pratica architettonica ed urbanistica dai Situazionisti Debord 1958.
- ²⁰ Da una lettera di Gilles Ivain, spedita all'Internazionale Situazionista nel 1964, dall'ospedale psichiatrico. Gilles Ivain è lo pseudonimo del francese Ivan Chtcheglov, membro dell'IS, internato in manicomio nel 1959. Nel primo numero della rivista "Internazionale Situazionista", ha pubblicato il testo, "Formulario per una urbanistica".
- ²¹ Si veda Wearing & Wearing op. cit.; *choraster* deriva dal termine greco "chora" (luogo, spazio), che oltre al complesso di significati che ha in greco e nel Timeo di Platone, ne ha trovati molti di nuovo dopo le reinterpretazioni di Jacques Derrida e di Julia Kristeva e Elizabeth A. Grosz; si veda Grosz 1995.
- ²² Baudelaire 1976 "L'Artiste, Homme du monde, Homme des foules et l'Enfant, Le Peintre de la vie moderne chap 3, Oeuvres complètes, ed. Claude Pichois (Paris: Gallimard-Pléiade, 2:687-94); una forma compulsiva di flânerie è quella descritta da Edgar Allan Poe in "L'uomo della folla".
- ²³ Questa considerazione ha molto a che fare con il concetto di "capability" elaborato da Amartya Sen. Si vedano, ad esempio, Sen 2009, 1999, 1992.
- ²⁴ Il Piedibus è di una carovana di bambini che si recano a scuola insieme, sotto la responsabilità di due adulti accompagnatori e funziona come un vero e proprio autobus: parte da un capolinea, segue un itinerario prestabilito, raccoglie i passeggeri alle fermate predisposte lungo il percorso e rispetta un orario prefissato.

Riferimenti Bibliografici

- Alagia A., Chiusaroli C. (2000) *Chi si muove è perduto. Scenari, tecniche e strumenti per una "nuova mobilità": percorsi possibili, probabili, o solo immaginabili*, Federtrasporti, FENIT.
- Baruzzi V., Druifuca A., Sgubbi G. (a cura di) (2004) *La città senza incidenti. Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura*, La Mandragora, Imola.
- Benjamin W. (2007) *I passagggi di Parigi*, Einaudi, vol. 1.
- Bradbury R. (1951) "The pedestrian", in *The Golden Apples of the Sun*, The Fortnightly Publishing Company.
- Braess D. (1968) "Über ein Paradoxon aus der Verkehrsplanung", *Unternehmensforschung* 12, 258-268 (trad. "On a paradox of traffic planning").
- Debord G. (1958) "Théorie de la dérive", *Internationale Situationniste* n. 2.
- Illich I. (2006) *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri Editore, Torino (edizione originale *Energie et équité*, 1973).
- Francis M. (1991) "The making of democratic streets", in A. Vernez Moudon (1991) (ed.) *Public Streets For Public Use*, Columbia University Press, New York.
- Grosz E. A. (1995) *Space, Time and Perversion. Essays on the Politics of Bodies*, Routledge, New York.
- Labbucci A. (2011) *Camminare, una rivoluzione*, Donzelli Editore, Roma.
- Lynch K., Lukashok A. (1990) "Some childhood memories of the city", Banerjee, Southworth M. (ed.) *City sense and city design: writing and projects of Kevin Lynch*, MIT Press, Cambridge/London.
- Pecoriello A.L. (2006) "La città in gioco", Paba G., Pecoriello A. L. (2006) *La città bambina. Esperienze di progettazione partecipata nelle scuole*, Masso delle Fate, Signa (Firenze).
- Sen A. (2009) *The Idea of Justice*, Harvard University Press.
- Sen A.K. (1999) *Development as freedom*, Knopf Press, New York.
- Sen A.K. (1992) *Inequality Reexamined*, Harvard University Press, Cambridge, Mass.
- Solnit R. (2005) *Storia del camminare*, Mondadori, Milano.
- Taniguchi J. (1999) L'uomo che cammina, numero 47, anno 1999, Planet Manga (edizione originale 1992).
- Urbinati N. (2008) "L'Italia docile che ha perso dissenso", *La Repubblica*, 20 agosto 2008.
- Viale G. (2007) *Vita e morte dell'automobile. La mobilità che viene*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Ward C. (1978) *The child in the city*, Architectural Press, London.

Referenze immagini

La fotografia di pag. 99 è tratta dal sito internet www.lapulceonline.it; tutte le altre immagini sono state elaborate dall'autore.