

La moderazione del traffico: un elemento fondamentale per la promozione della mobilità urbana non motorizzata

Documento elaborato in occasione del convegno
Mobilità urbana, movimento, salute e ambiente
Dipartimento delle Opere Sociali del Canton Ticino (Ch) – Sezione Sanitaria
Municipio di Locarno (CH) 10 novembre 2001

El socialismo puede llegar solo en bicicleta
José Antonio Vieira-Gallo
Sottosegretario alla giustizia nel governo di Salvador Allende

1 LE PREMESSE

L'immaginazione intontita dalla velocità

Il primo titolo di questo convegno, che parlava espressamente di *mobilità lenta*, mi ha fatto tornare alla mente un saggio scritto da Ivan Illich negli anni settanta *'Energia ed equità'*¹, da cui ho tratto sia la citazione di apertura che il titolo di questo capitolo introduttivo.

Il saggio di Illich è ancora, a distanza di 25 anni, illuminante sulla grande illusione, e l'effettivo impoverimento della vita, creati dallo sviluppo dei trasporti e del traffico, soprattutto automobilistico, avvenuti nel secolo scorso.

E l'intontimento dell'immaginazione è uno dei danni alla salute che si vanno ad aggiungere a quelli già descritti nel corso del convegno. Non solo: sarà davvero la velocità che in realtà nelle aree urbane è mediamente di 7 km/h per le auto, o il tempo che si trascorre in auto (in media 60-90 minuti al giorno) che intontisce l'immaginazione? Tempo rubato, spreco di risorse energetiche, enormi quantità di spazio, danni ambientali, danni alla salute, costi sociali. Mi fermo a questo breve elenco, che giustamente ci fa porre la domanda di quanto veramente l'automobile sia da considerarsi un grande progresso o un grande problema, e che richiederebbe grandi risorse di tempo per essere affrontato. Il mio compito, in questo incontro, è parlare di sicurezza e moderazione del traffico, che sono premessa fondamentale alla promozione della mobilità urbana che chiamerei dolce, più che lenta, perché oggi con una bicicletta ci si muove in città a 10 km/h, per cui si va più veloci che con l'auto.

Lo scenario - quali città nel XXI secolo?

Lo scenario di riferimento, da cui non si può prescindere, è quello mondiale, che vede la città già oggi ma soprattutto in proiezione a breve-medio termine, come il concentrato di tutte le problematiche legate alla vita umana.

La grande illusione tecnologica (con possibilità di crescita occupazionale) e il mito della crescita illimitata (di beni, servizi, mobilità), insieme al discredito della cultura agricola, hanno determinato oggi, anche nel terzo e quarto mondo, la corsa alla città

Nei paesi sviluppati tre abitanti su quattro vivono già in città e le previsioni dicono che nel 2050 il 70% della popolazione mondiale sarà urbana. Questi sono i livelli su cui ci dobbiamo misurare.

Oggi, come mai era avvenuto in precedenza, la struttura urbana è entrata in crisi contemporaneamente a scala planetaria. Quasi dappertutto *l'effetto città* (l'insieme degli aspetti positivi e negativi, del vivere in città) viene percepito come un problema e fonte di problemi. Se sono disperate le condizioni delle megalopoli, neppure le medie e piccole città sono al riparo dalle conseguenze più gravi dell'attuale condizione urbana. Tutto dipende dalla qualità dei rapporti sociali, dalla possibilità effettiva di esprimere partecipazione e creatività

¹ Ivan Illich 'Per una storia dei bisogni' Arnoldo Mondadori editore Cles (TN) 1981

La vita urbana in pochi anni (gli ultimi 40, con l'avvento dell'automobile) è diventata impossibile: rumore, inquinamento, dominio incontrastato delle auto. Per secoli in Europa si è detto che *'l'aria delle città rende liberi'*. In pochi anni la libertà è stata negata. Soprattutto a chi non è forte, giovane e sano. Non a pochi.

Il nostro obiettivo reale deve essere quindi molto chiaro: la città a misura d'uomo e di bambino, che andiamo cercando, non è semplicemente la città funzionale e razionale, con l'aria pulita, il traffico scorrevole e i servizi che funzionano. Non solo. È la città degli eventi, delle occasioni, degli incontri, dove il tempo riacquista valore; la città delle sequenze spaziali e degli scorci, che stupisce, dove fermarsi a contemplare, meditare, giocare. Quindi fruibile da tutti con tutti i cinque sensi. È la città che non intontisce l'immaginazione. È la città che comunica ai suoi abitanti la gioia di appartenere a una comunità

Vogliamo ancora cambiare il mondo?

La domanda riporta alle utopie di chi è stato giovane a cavallo tra gli anni 60 e 70. Mi viene da rispondere di sì, gli ideali sono gli stessi, ma è sul *come agire oggi* che ritorna, sotto nuove vesti, quell'antica scommessa. La risposta si può trovare nell'insieme di modalità che nascono dall'essere tecnico, in questo caso architetto, ma prima ancora genitore e cittadino.

Se mettessimo insieme l'aspetto tecnico/professionale e quello culturale/educativo?

Con il primo possiamo ricercare negli strumenti tecnici, normativi e legislativi, che non mancano, ma che non sono certo leggibili ed utilizzabili sempre in modo chiaro e coerente, le strade che consentano di incidere rapidamente sulla realtà urbana; l'obiettivo primario è che le Amministrazioni pubbliche imparino a programmare con una maggiore visione d'insieme, le progettazioni e gli interventi, a superare la logica dell'emergenza, a rafforzare la cultura della manutenzione degli spazi pubblici, ad affrontare i problemi in modo interdisciplinare.

Con il secondo possiamo proporre, ancora alle Amministrazioni, un modello operativo nuovo, che investa molto nella comunicazione e nel coinvolgimento diretto dei cittadini. Con i cittadini, con i bambini, possiamo inventare le modalità partecipative, l'operare e il proporre dal basso, che devono scalzare la passiva abitudine (degli adulti) alla delega e alla lamentela.

È abbastanza evidente che questa logica presuppone a monte una reale e comune volontà di cambiare le cose, dai modelli di sviluppo e di vita (meno consumi e un più rigoroso rispetto dell'ambiente), ai criteri di fondo delle scelte urbanistiche.

La strada è di tutti?

Verrebbe da dire di sì, o almeno lo era. In strada da che mondo è mondo si viaggiava sì, ma ci si incontrava anche, si discuteva, si facevano affari e commerci, si danzava e si cantava. Si moriva anche, ma sicuramente si viveva di più. I bambini potevano crescere compiendo le loro prime esperienze avventurose.

Da luoghi urbani per eccellenza oggi le strade e le piazze sono ridotte a corridoi di percorrenza continua di auto. Lo spazio destinato ai pedoni è ridotto al minimo, discontinuo, e pieno di ostacoli. Negli ultimi quaranta/cinquanta anni la trasformazione è stata radicale, e sempre a senso unico: far passare più auto, sempre più veloci. Da allora la strada non è più di tutti.

2 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

Nuove esigenze sulle strade, esigenza di nuove risposte

È opportuno affrontare il tema di città e di strade partendo da alcuni dati recenti (La Città Possibile, edizione 1998).

La qualità dell'aria: i dati dell'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) lanciano l'allarme **polveri**. Il 60-80% delle polveri fini sono prodotte dal traffico automobilistico: la concentrazione media è superiore ai 60 mcg/mc con punte per 20 giorni l'anno superiori a 100 mcg/mc. Il superamento protratto di questa ultima soglia comporta quale effetto un aumento della mortalità intorno al 10%, dei ricoveri ospedalieri intorno al 20%, delle crisi di asma addirittura del 70%. E' di pochi mesi fa la stima, sempre da parte dell'OMS, di una mortalità di 10 persone al giorno a causa delle polveri.

I dati del Treno Verde di Legambiente ci parlano invece degli **idrocarburi** i cui limiti di 200 mcg/mc si superano mediamente da 10 a 15 volte con punte a Firenze (3352 mcg/mc) e a Genova (2473 mcg/mc). Gli **ossidi di azoto** sono invece in miglioramento.

Il rumore: (53 rilevazioni del Treno Verde in 18 città) solo una, Monfalcone con 69,8 Db di giorno e 61,8 di notte, rientra nelle norme. Ancora una volta si registrano a Firenze e a Genova soglie che superano addirittura quelle consentite nelle aree industriali.

La mobilità e gli incidenti. Sono i dati più scioccanti. Se i morti per incidenti stradali si sono ridotti a 6000 nel 1996 rispetto ai 7000 del 1991, grazie soprattutto ai miglioramenti tecnologici sulle auto e a una maggiore efficienza dei soccorsi, sono in aumento (del 9% da 170.000 a 186.000) gli incidenti con feriti. I feriti in particolare passano dai 240.000 del '91 ai 264.000 del '96 (+10%). Aumentano inoltre gli incidenti molto gravi, con invalidità permanenti, soprattutto fra i giovani compresi tra i 15 e i 29 anni. La maggiore percentuale di incidenti, il 73% si ha sulle **strade urbane**, con il 70% dei feriti e il 44% dei morti.

I dati ISTAT sono comunque sottostimati, perché i criteri di rilevazione tengono conto unicamente dei decessi avvenuti entro una settimana dall'incidente.

Secondo la Carta dei diritti del pedone, approvata dal Parlamento Europeo nel 1988, circa un terzo degli incidenti stradali mortali coinvolge i pedoni (stimabili quindi in circa 1500/2000 all'anno). Non solo: oltre il 93% degli incidenti che coinvolgono pedoni, avviene in aree urbane (dato ISTAT 1997).

Unico dato apparentemente positivo è quello sulla mortalità dei bambini; attestato sul 3%, risulta essere tra i più bassi d'Europa. Ma è solo una vittoria apparente perché dovuta essenzialmente al fatto che i bambini escono sempre meno di casa da soli, per cui vengono privati delle fondamentali esperienze di autonomia. Per contro si registra un significativo aumento degli incidenti domestici.

Le nuove esigenze sulle strade sono quindi quelle del riequilibrio fra le sue varie componenti, di una distribuzione più equa degli spazi, di una multifunzionalità che spezzi il predominio delle auto e renda dignità allo spazio pubblico.

L'obiettivo è quello di indurre una pacifica coesistenza fra i vari utenti della strada: si tratta di passare dal concetto di conflitto a quello di convivenza. Le modalità tecniche sono quelle della Moderazione del Traffico, una serie di misure articolate che in oltre 25 anni di esperienza in Europa hanno prodotto sensibili miglioramenti in termini di sicurezza e di qualità dell'ambiente urbano.

3 COME OPERARE – PIANIFICAZIONE, PROGETTO, PARTECIPAZIONE

La prassi operativa che si propone deriva direttamente dall'esperienza professionale di questi anni che ha visto aggiungersi l'aspetto della partecipazione, derivato dall'esperienza culturale della città possibile.

Nel citare le tre parole Pianificazione, Progetto, Partecipazione voglio sottolineare l'importanza della prima; infatti anche se appare scontato che alla base di qualsiasi trasformazione urbana ci debba essere un quadro di riferimento complessivo, in realtà non è sempre così. Almeno nella realtà italiana molti interventi nascono dalla logica dell'emergenza, o del progetto singolo.

Nel quadro di una corretta pianificazione si possono inserire le parole Progetto e Partecipazione, tra le quali bisogna sforzarsi di cercare legami sempre più forti.

Riqualificazione urbana e traffico - I modi e gli strumenti della pianificazione

L'approccio tecnico al tema riqualificazione urbana ha seguito, nell'esperienza professionale, due strade parallele: quella inerente la pianificazione del traffico (piccoli e medi centri) e quella specifica nata dalla normativa sulle Barriere Architettoniche.

Per la prima *Piani del Traffico e dei Parcheggi*, ma soprattutto più agili *studi di razionalizzazione del sistema della circolazione e della sosta*, preliminari a qualsiasi progetto di sistemazione di spazi urbani. Per la seconda i *Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche*.

Negli studi fatti nel corso di dieci anni si sono chiariti e rafforzati alcuni punti fermi di ordine metodologico comuni ad entrambi i filoni:

- una rigorosa analisi di tutte le componenti dell'ambiente urbano;
- una specifica attenzione alle peculiarità e ai problemi del luogo, con la convinzione che non esistono soluzioni standardizzate;
- un lavoro incentrato prevalentemente sull'ottimizzazione delle risorse e delle infrastrutture esistenti, per rispettare sia l'ambiente che le risorse economiche delle Amministrazioni Comunali.

Negli studi e nei progetti riguardanti il tema traffico è stata data molta importanza alla metodologia di indagine che, di volta in volta, ha approfondito:

- le caratteristiche della rete viaria: evoluzione storica, larghezza minima carreggiata, rete percorsi pedonali, caratteristiche ambientali prevalenti, utilizzo dei piani terra;
- lo schema di circolazione veicolare;²
- il trasporto pubblico, linee extraurbane e itinerari urbani;
- le attività insediate generatrici di traffico;
- le componenti di traffico veicolare, individuabili attraverso conteggi classificati dei flussi per categorie di veicoli e per direttrici;
- il traffico pedonale;
- la sosta veicolare, offerta di parcheggio, domanda soddisfatta e potenziale, indici di occupazione e tipologie di utenza.

Le indagini preliminari sul traffico hanno come primo sbocco progettuale l'individuazione della **gerarchia stradale³ e delle caratteristiche funzionali dei singoli tronchi** (fondamentale nell'individuare le tipologie d'intervento relative all'uso della singola strada) e gli schemi di regolamentazione della circolazione veicolare e della sosta, per arrivare, dove richiesto, a proposte di sistemazione di spazi urbani. Con un obiettivo ricorrente in un modo che potrei definire ossessivo: **togliere alle auto lo spazio superfluo per restituirlo ai pedoni⁴**. Come si può intuire è una logica opposta a quella tuttora dominante che allarga le strade per 'fluidificare il traffico'.

Nei *Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche* si è andati molto oltre il semplice censimento degli edifici pubblici richiesto dalla L 41/86, classificando e analizzando ad esempio gli edifici di uso pubblico e le attività che generano spostamenti, in relazione alla loro funzione specifica e alla localizzazione nell'abitato, le aree verdi e di gioco, i parcheggi, le fermate dei mezzi pubblici. Si è studiato, ben prima che la normativa lo sancisse ufficialmente (art.24 della L 104/92) l'ambiente urbano e il sistema dei percorsi pedonali e degli spazi accessibili.

4 LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

² E' importante considerare nell'indagine sugli schemi di circolazione anche le situazioni particolari riferite sia a intere giornate come nel caso della presenza nei piccoli centri del mercato settimanale, sia ad orari specifici come quelli di uscita delle scuole.

³ La classificazione gerarchica all'interno dei sistemi di mobilità sta attenuando, in particolare nelle zone centrali urbane, per favorire il concetto di 'mixité', vale a dire polifunzionalità degli spazi, in cui tutte le componenti di traffico possano convivere grazie a radicali trasformazioni dell'ambiente stradale.

⁴ Si discute spesso di centimetri rispetto alla larghezza della carreggiata di asfalto, tra Codice della strada, norme CNR, studi e esperienze viste all'estero, sperimentazioni concrete.

Gli obiettivi concreti:

- **Indurre basse velocità delle auto e** rapporti di **pacifica convivenza** fra i vari utenti della strada.
- **Garantire percorsi pedonali continui e sicuri**, restituire spazi alla gente.
- **Ricreare spazi pubblici multifunzionali**. Caso esemplificativo in tal senso è una strada di Monaco, lunga oltre 1 km, trasformata in strada-gioco.
- **Abbatere i tassi di inquinamento** dell'aria e acustico.

I criteri operativi:

- Basarsi su una chiara **classificazione funzionale** delle strade in relazione ai volumi di traffico. L'assegnazione degli spazi alle singole categorie di utenza va fatta sulla base di tale classificazione, partendo da un concetto opposto a quello abitualmente in uso oggi e cioè: definire lo spazio minimo necessario ai flussi automobilistici destinando tutto il restante spazio agli altri - pedoni e ciclisti.
- Assumere il concetto dell'**offerta possibile** determinata dalle caratteristiche del tratto di strada in oggetto. E' un concetto opposto a quello ancora oggi dominante, dove la domanda di traffico induce ad allargare le strade. Un'esperienza molto interessante in tal senso è quella che prende il nome di 'modello Bernese' dove una strada di penetrazione (Berna Zoellikofen) con un traffico di oltre 20.000 veicoli al giorno è stata riorganizzata con questi criteri, partendo dunque dalle sue caratteristiche geometriche, dalle funzioni insediate all'intorno, dagli aspetti ambientali. E' opportuno quindi parlare di offerta possibile sia da parte delle capacità fisiche della strada sia da parte delle caratteristiche dell'ambiente.
- Lavorare sulla **percezione dello spazio** per diminuire la velocità, aumentare il grado di attenzione e garantire più sicurezza. Operare sul tracciato orizzontale e verticale, sull'orizzonte ottico, sui cambiamenti di ambiente. Attenzioni ed accorgimenti questi, tratti da risultati consolidati nell'ambito di esperienze europee (a partire da Delft con 'le vie residenziali') che si traducono con l'estensione delle zone a 30 km/h a vaste parti della città dimostrando che è possibile cambiare radicalmente le cose in tema di sicurezza e qualità dell'ambiente urbano.
- Estendere gli **interventi su scala urbana (zone 30) e extraurbana** (con particolare attenzione per i Piani M.d.T. delle Strade Provinciali, che attraversano i centri abitati). E' un criterio che riguarda ovviamente la pianificazione o la progettazione a grande scala ma che non ci deve far dimenticare, anche in occasione di interventi puntuali, la logica di sistema alla quale ci si deve sempre riferire.

In sintesi è utile ricordare alcune **'regole d'oro'**:

- Ricercare l'**approccio globale**, i rapporti con la pianificazione urbanistica o con la progettazione architettonica e ambientale anche come occasione per la riqualificazione degli spazi aperti nel rispetto delle identità locali.
- Nell'ambito locale considerare ogni **situazione unica** e ricercare la soluzione specifica; non esistono soluzioni preconfezionate o standardizzate.
- Favorire la **multidisciplinarietà** del contributo progettuale.
- Promuovere il coinvolgimento diretto e la **partecipazione dei diretti interessati** nella gestazione del progetto: consente di eliminare i conflitti e accelerare le procedure.
- Non dimenticarsi della **tridimensionalità dello spazio** in cui si va a operare.

I rapporti con la pianificazione del traffico

Lo strumento normativo di riferimento è il Piano Urbano del Traffico. Esso opera in ambito comunale per un breve periodo di tempo (due anni) e si pone l'obiettivo di regolarizzare il conflitto tra le esigenze della mobilità veicolare e gli altri usi sociali della strada.

Oggi i piani dell'ultima generazione recepiscono questo concetto innovativo, che ben si sposa con le modalità della M.d.T., basandosi, oltre che sulla pianificazione di carattere generale (classificazione

funzionale, mobilità pedonale, trasporti pubblici, organizzazione nodi di interscambio, razionalizzazione del sistema della sosta) su interventi diffusi appunto di M.d.T.

Un'analisi molto lucida della situazione italiana, e dello scarso supporto normativo alla M.d.T. è stata effettuata da Davide Zanella (Quaderni di Ecologia Urbana n.1, Ecoistituto Veneto Alex Langer e Federazione Italiana Amici della Bicicletta) di cui si riporta uno stralcio:

"... La legislazione italiana individua nell'uso promiscuo della strada la principale causa della congestione del traffico urbano e della sua elevata conflittualità e propone, quale primo strumento per la soluzione dei problemi viabilistici, la gerarchizzazione della rete viaria attraverso una forte specializzazione del ruolo delle strade, definendone caratteristiche geometriche e componenti di traffico ammesse

Si prefigura così uno scenario nel quale la viabilità principale, organizzata su strade con due o tre corsie per senso di marcia, carreggiate separate da spartitraffico, svincoli sistematicamente a livello sfalsato, costituisce una rete di itinerari le cui maglie racchiudono aree residenziali.

Il Codice della Strada definisce tali aree isole ambientali composte esclusivamente di strade locali, sulle quali i ridotti movimenti veicolari permettono la circolazione di ciclisti e pedoni.

Ancora una volta, dunque, ci si affida alla soluzione dei problemi del traffico in termini di specializzazione. Strade specializzate per ogni categoria di utente: per i veicoli a motore (autostrade) per pedoni e veicoli a trazione animale (le così dette strade normali), per veicoli veloci, per veicoli lenti, per veicoli pesanti (camionabili), per i veicoli leggeri, per le biciclette, compresi i pedoni ('aree protette').

L'immagine che ne scaturisce sembra appartenere più ad una grande città tecnologica che alla realtà del territorio italiano dove le strade principali fittamente urbanizzate conservano tracciati storici e si relazionano ad una rete di strade secondarie che strutturano un territorio extraurbano densamente popolato.

Se la rigida classificazione delle strade e i concetti di specializzazione si scontrano con la filosofia che vede nell'uso promiscuo della sede stradale la tecnica migliore per garantire la sicurezza di tutti gli utenti, d'altra parte lo strumento definito dal Codice della Strada per la riorganizzazione della circolazione 'Piano Urbano del Traffico' è finalizzato a ottenere il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, la riduzione della circolazione, dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, tutti concetti che coincidono sorprendentemente con gli obiettivi posti dalle tecniche di moderazione del traffico."

Il Codice della Strada

Principali riferimenti normativi del Codice della Strada connessi al tema M.d.T.:

- Aree residenziali (art. 3 comma 58)
- Prescrizioni per la circolazione nei centri abitati (art. 7, comma 1, lettera b)
- Definizione della segnaletica per le aree residenziali (art. 135 del reg. fig. II 318)
- Limiti di velocità (art. 142 comma 2)

Può essere interessante, di fronte ad una questa carenza di normativa e di indicazioni specifiche, utilizzare la segnaletica prevista (che la normativa italiana ha recentemente introdotto per uniformarsi a quella europea), per introdurre e sperimentare le **zone 30**, così come si sono largamente diffuse, a partire dai 'woonerf' olandesi degli anni settanta, in Svizzera, Germania, Francia.

5 COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE

Come ho già detto, è fondamentale un forte investimento in termini di comunicazione, se si vogliono stimolare processi di partecipazione. Vorrei fare però alcune considerazioni sulla cosiddetta progettazione partecipata, modalità di cui si sente parlare sempre più spesso, forse anche un po' a sproposito, data la notevole difficoltà che contraddistingue questo tipo di approccio. In effetti molte sono le esperienze in corso, dalle campagne nazionali delle grandi associazioni ambientaliste (WWF La riconquista della città Legambiente Lavori in corso) al concorso INU-WWF, alle tante esperienze di singole città cito fra le prime Fano, il Laboratorio la città dei bambini, e di gruppi o associazioni come la nostra.

Riprenderei a questo proposito alcuni spunti interessanti di un testo di Giancarlo Paba: "...partecipazione è un termine politico-sentimentale, ... un principio generale e buono, l'idea che i prodotti collettivi dell'insediamento umano nello spazio siano costruiti nel dialogo sociale, attraverso il coinvolgimento attivo

degli abitanti nella trasformazione dei luoghi della comunità..” E ancora: “...il mondo della partecipazione come un campo debolmente strutturato, in Italia, rimanga un campo aperto e fluido ancora a lungo (anche se è ovviamente necessario che ogni singolo approccio consolidi i suoi metodi e aumenti il suo grado di efficienza e di efficacia)...”⁵

Considero molto interessanti queste riflessioni, e in particolare sono convinto che si debba tenere alto il livello emotivo (*le emozioni, individuali e collettive, non sono estranee al cambiamento sociale, e non debbono essere accantonate nella costruzione della città*) e allo stesso tempo riaffermare il ruolo centrale del progetto mettendo in primo piano la funzione specifica dei tecnici, ma con modalità nuove e diverse (*‘i tecnici sono giocatori in senso pieno del gioco del piano partecipato’*). Anche, e soprattutto, con i bambini, concludo.

La città dei bambini e' di tutti

Una prima osservazione: come dice Raymond Lorenzo, coordinatore del progetto WWF *La riconquista della città “i bambini che giocano in strada sono il migliore bioindicatore della salute dell'ecosistema urbano”*.

Oggi in realtà dobbiamo riconoscere che stiamo attraversando una vera e propria emergenza sul versante dei processi di socializzazione e delle capacità relazionali dei bambini e degli adolescenti.

I bambini di oggi, relegati in casa al ruolo di semplici consumatori di televisione e di giochi preconfezionati, o trasferiti in macchina da un luogo a un altro (palestra, piscina, ecc.) dove trovano attività rigidamente organizzate dagli adulti, hanno perso la possibilità di crescere autonomamente confrontandosi con la realtà quotidiana fatta di rapporti con i compagni di gioco, di autorganizzazione e di risoluzione dei conflitti da soli⁶.

Se oggi forse è utopistico recuperare la città intera come grande gioco di avventura, come lo era stata fino all'avvento dell'automobile, si possono almeno ricreare condizioni di vivibilità e di maggior sicurezza per quartieri o aree estese, tra loro collegate da percorsi sicuri.

E' quindi innanzitutto sul progetto educativo che dobbiamo puntare. E poi far progettare i bambini, ascoltarli, raccogliere soprattutto i loro stimoli e tentare di organizzarli, ma non come puro esercizio di fantasia, come spesso capita di vedere, ma con il preciso intento di raggiungere obiettivi concreti di trasformazione dell'ambiente urbano. E accompagnare la progettazione con assunzione di responsabilità operative, a partire dai loro spazi quotidiani.

Sono convinto inoltre dell'importanza della scuola come attore protagonista del cambiamento, sia dei propri spazi interni che di quelli della città una scuola che si liberi dei consueti schemi dell'insegnamento disciplinare e che si rapporti in modo creativo e costruttivo col territorio e con l'ambiente. Dobbiamo rendere i bambini realmente protagonisti dei cambiamenti delle nostre città

Stiamo seguendo questa strada con il lavoro dell'associazione **La città possibile**, affrontando le aree scolastiche o quelle aree esterne alla scuola, e con i laboratori di simulazione su strada. Cominciamo a trasformare con loro le strade davanti alle scuole, studiamo i percorsi sicuri da casa a scuola, per stimolare la realizzazione della rete di piccoli interventi diffusi che fanno la qualità urbana.

Ottobre 2001

Alberto Bracchi

⁵ Giancarlo Paba **Luoghi comuni** La città come laboratorio di progetti collettivi Franco Angeli editore

⁶ Particolarmente interessante a questo proposito è uno studio svolto nell'ambito del programma nazionale svizzero di ricerca 'Città e trasporti' dallo psicologo Marco Hüttenmoser dell'Istituto Marie Meyerhofer di Zurigo. (Bollettino 'La contrada' Gruppo Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana).