



PERCHÉ E COME PROMUOVERE LA CAMMINABILITÀ URBANA A PARTIRE DALLE ESIGENZE DEGLI ABITANTI PIÙ SVANTAGGIATI Il progetto «Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!»

Francesca Arras⁶⁸

Arnaldo Cecchini⁶⁹

Elisa Ghisu⁷⁰

Paola Idini⁷¹

Valentina Talu⁷²

Parole chiave IT: diritto alla città, camminabilità urbana, abitanti svantaggiati

Key words EN: right to the city, walkability, disadvantaged inhabitants

Abstract

La città contemporanea è una città *a misura di automobilista*. Chi non vuole o non può usare l'automobile per spostarsi non è in grado di esercitare pienamente il proprio diritto urbano di accesso ed uso degli spazi e delle strade sottratti dalle automobili all'uso pubblico e collettivo.

Il prerequisito per la riconquista di questo diritto urbano negato è la promozione di un vero e proprio cambiamento culturale in materia di mobilità, attraverso il coinvolgimento consapevole e responsabile degli abitanti nelle politiche e nei progetti di promozione della mobilità altra, in particolare di coloro che subiscono la maggior parte delle conseguenze negative determinate dalla presenza invasiva delle automobili nella città: bambini, anziani, persone disabili e pedoni (e ciclisti) in generale.

⁶⁸ Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica (DADU) - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari, Palazzo del Pou Salit, Piazza Duomo, 6, 07041 Alghero, Italia. Email: francesca.arras@gmail.com.

⁶⁹ Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica (DADU) - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari, Palazzo del Pou Salit, Piazza Duomo, 6, 07041 Alghero, Italia. Email: cecchini@uniss.it.

⁷⁰ Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica (DADU) - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari, Palazzo del Pou Salit, Piazza Duomo, 6, 07041 Alghero, Italia. Email: elisa_ghisu@yahoo.it.

⁷¹ Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica (DADU) - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari, Palazzo del Pou Salit, Piazza Duomo, 6, 07041 Alghero, Italia. Email: p.idini@architettura-uniss.it.

⁷² Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica (DADU) - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari, Palazzo del Pou Salit, Piazza Duomo, 6, 07041 Alghero, Italia. Email: vtalu@uniss.it.

Nell'articolo descriveremo il progetto pilota "Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!" che si pone l'obiettivo di promuovere la camminabilità urbana di due quartieri marginali della città di Sassari (e, in prospettiva, di tutta la città, trattandosi un progetto facilmente replicabile) a partire dalle esigenze, dai desideri e dalla "capacità di disobbedienza" dei bambini, uno dei gruppi di abitanti più svantaggiati in materia di mobilità.

English Abstract

Contemporary city is a *car-friendly city*. Those who cannot or do not want to use a car are not capable to fully exercise their fundamental urban right to access and to use the public spaces and the streets.

In this paper, we argue that it is possible to make more effective policies aimed at building walkable cities making reference to the desires and needs of disadvantaged groups. In particular, we concentrate on children as one of the most vulnerable groups of inhabitants of the city. The role children can play in improving urban quality of life is fundamental, for a number of reasons, most important of which, for the purpose of this paper, is their "capability of disobedience" which might be used as a force of urban transformation.

Then, we present one project through which we try to promote the urban walkability of the city of Sassari starting from children's involvement: "ExtraPedestrians: let yourself be conquered by the 'alien' mobility".

1. Città a misura di automobilista

La città contemporanea è una città a misura di automobilista, una città incapace, dunque, di garantire ad una parte significativa dei suoi abitanti la possibilità di esercitare pienamente il proprio diritto di muoversi liberamente, essendo le esigenze urbane degli automobilisti di tipo esclusivo e spesso incompatibili con qualsiasi esigenza altra.

Chi non può o non vuole usare l'automobile per spostarsi incontra quotidianamente molte, troppe difficoltà: parliamo di chi si sposta a piedi o con la bicicletta, di chi deve utilizzare i mezzi pubblici per recarsi a scuola o al lavoro e di chi vorrebbe utilizzarli se fossero davvero un'alternativa, di chi si muove su una sedia a rotelle e delle madri che "guidano" un passeggino, dei bambini, degli anziani e di quanti, in maniera temporanea o permanente, sperimentano difficoltà di movimento.

I problemi determinati dall'occupazione della città da parte delle auto sono diversi: incidentalità, inquinamenti (atmosferico, acustico ed estetico), consumo di tempo, consumo di spazio, riduzione del diritto urbano di muoversi di chi non usa l'automobile (Illich 2006; Labbucci 2011; Viale 2007; Ward 1977).

Riteniamo che l'insieme di questi problemi possa essere affrontato efficacemente e durevolmente solo attraverso una riduzione significativa del numero complessivo di automobili che sostano e transitano nella città (Viale, 2007).

Ci chiediamo, dunque: attraverso quali politiche e quali progetti è possibile raggiungere un obiettivo così "radicale"?

L'incidentalità e gli inquinamenti sono i problemi più spesso chiamati in causa da chi denuncia l'insostenibilità del traffico urbano e afferma l'urgenza di interventi volti a ridurre gli impatti. Senza ovviamente voler trascurare questi problemi, riteniamo che occorra guardare principalmente ai fenomeni del consumo di spazio e di tempo e dell'iniquità in termini di uso della città che principalmente da essi deriva per formulare soluzioni davvero efficaci. È, infatti, solo concentrandosi su questi aspetti che, a nostro avviso, si può riuscire a rendere condiviso - e quindi più raggiungibile - l'obiettivo radicale della riduzione complessiva del numero di automobili in transito e in sosta nella città (Cecchini Talu, 2011).

Intervenire sulla sottrazione di spazio e tempo e sull'iniquità generate dalla presenza invasiva delle automobili significa promuovere misure di libertà. Misure di libertà che - agendo sulla struttura fisica delle strade o sulle regole e i comportamenti che ne determinano gli usi - consentano di mettere in discussione (in qualche caso rovesciare) la gerarchia consolidata della strada e permettano, ad esempio, ai bambini di andare a scuola da soli, di raggiungere in sicurezza e autonomia gli spazi e i servizi della città a loro destinati - in particolare quelli presenti nel vicinato - e acquisire competenze spaziali attraverso l'esperienza diretta, non mediata da adulti e dall'abitacolo dell'automobile, della città, di usare, dunque, la "città come aula" (Mc Luhan, Mc Luhan, Hutchon 1977); misure di libertà che rendano possibili altri usi rispetto alla sosta delle automobili delle piazze, dei cortili, dei vicoli, degli slarghi, delle strade; misure di libertà che aumentino la sicurezza, il confort, la velocità di chi si muove con i mezzi pubblici, con le biciclette, con i pattini, gli skate, a piedi, con passeggini o carrelli, di chi può muoversi lentamente o solo in sedia a rotelle.

Misure di libertà che, oltre a promuovere il diritto di muoversi in sicurezza e autonomia di tutti e ciascuno, possano, al contempo, essere l'occasione per ripensare e ridisegnare gli spazi pubblici e semi-pubblici minori, in particolare quelli più marginali e "dimenticati", con l'obiettivo di renderli visibili e restituirli all'uso collettivo riquadrati e abbelliti. Queste misure non sono necessariamente grandi, "vistose" e costose ma, anzi, molto spesso può rivelarsi più efficace e pertinente intervenire con azioni e scelte molto semplici e poco costose, ma che richiedono comunicazione, interazione, partecipazione.

2. Il possibile ruolo dei bambini nella promozione della camminabilità urbana

La presenza invasiva delle automobili in transito e sosta nella città contemporanea determina una significativa riduzione della qualità della vita urbana quotidiana per tutti gli abitanti della città ma soprattutto per i gruppi più vulnerabili: bambini, anziani, persone disabili e pedoni (e ciclisti) in generale.

I bambini sono certamente uno dei gruppi più svantaggiati in materia di mobilità (Francis 1991; Tonucci 1996; Viale 2007, Ward 1978). Nel suo ancora attuale testo *The child in the city*, Colin Ward sostiene che la causa dell'ostilità della città nei confronti dei bambini è esattamente l'automobile e numerosi studiosi di diversi ambiti disciplinati (pedagogisti, architetti, urbanisti) confermano questa analisi (Paba 2006, Tonucci 1996).

I bambini, fino ad un recente passato, erano soliti giocare nelle strade della città mentre oggi sono stati quasi completamente espulsi dalla strada e pressoché privati, dunque, della possibilità di muoversi liberamente e autonomamente e di usare la città, principalmente in nome della tutela della loro sicurezza (Paba, 2006; Tonucci 1996; Ward, 1978).

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).

Questa "capacità di disobbedienza" che i bambini possiedono e potrebbero utilizzare per cambiare la città a loro vantaggio (e, conseguentemente, a vantaggio di tutti gli abitanti, in particolare dei gruppi più svantaggiati) è una delle ragioni che ci spingono a considerare il coinvolgimento dei bambini nella progettazione della città una pratica essenziale.

2. Il progetto «Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!»

"Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!" è un progetto pilota di promozione della mobilità pedonale della città di Sassari, ideato da TaMaLaCà, laboratorio multidisciplinare di ricerca e azione per la promozione della città dei diritti del Dipartimento di Architettura Design

e Urbanistica - Architettura ad Alghero dell'Università di Sassari⁷³. Il progetto è promosso dal Comune di Sassari e finanziato dalla Regione Autonoma della Sardegna, nell'ambito di un bando pubblico per il finanziamento di azioni innovative e sperimentali coerenti con i contenuti del Piano di Azione Ambientale Regionale⁷⁴.

Il nome del progetto, oltre che per l'immediatezza e la capacità evocativa, è stato scelto perché racconta in maniera giocosa l'obiettivo ultimo del progetto: innescare un reale cambiamento culturale in materia di mobilità. Nella città di Sassari muoversi a piedi è una scelta talmente insolita, in controtendenza o di ripiego da essere considerata "aliena" dai suoi abitanti che, difatti, si spostano prevalentemente a bordo di un'automobile⁷⁵. Il nome scelto per il progetto intende denunciare questo fenomeno, ma soprattutto comunicare che la mobilità "aliena" - cioè quella pedonale - è una forma evoluta di mobilità, da cui tutti gli abitanti della città dovrebbero "lasciarsi conquistare".

Il progetto parte dal presupposto che la promozione della mobilità pedonale sia la prima e la più importante azione da compiere per estendere e migliorare l'usabilità della città da parte di tutti i suoi abitanti. Partendo dalla considerazione che è soprattutto in termini di livelli accessibilità ai servizi e agli spazi che si misura la qualità della vita di una città, l'obiettivo generale del progetto "Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!" è promuovere la qualità della vita urbana dei quartieri coinvolti e, in prospettiva, trattandosi di un progetto facilmente replicabile, di tutta la città di Sassari.

Non si può promuovere davvero la mobilità dolce attraverso interventi puntuali e settoriali. Occorre, piuttosto, agire contemporaneamente per rendere le strade più a misura di pedone, intervenendo sulla loro struttura fisica; incoraggiare le forme sostenibili di mobilità, attraverso l'informazione e la sensibilizzazione ma anche cercando di "riabilitarne" l'immagine; coinvolgere i cittadini, evitando di far calare dall'alto decisioni importanti per la loro vita quotidiana. Per questa ragione, "Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!" è un progetto che comprende un insieme di interventi non semplicemente giustapposti ma in forte sinergia tra loro. Nello specifico, il progetto consiste nell'attivazione di un insieme coordinato di azioni volte a promuovere la mobilità pedonale, a partire dai bambini, in due diversi quartieri della città di Sassari - Monte Rosello e Centro Storico - attraverso l'individuazione, la messa in sicurezza e la

⁷³ www.tamalaca.uniss.it; tamalaca.blogspot.it

⁷⁴ Fondi del Piano Operativo Regionale FESR 2007-2013.

⁷⁵ Si vedano "La mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città" (2011), Associazione Euromobility; XVII edizione del report "Ecosistema Urbano" (2011), Legambiente; "Indagine sulla mobilità casa-scuola nella città di Sassari", condotta nell'ambito del progetto "Periferie al Centro" (www.tamalaca.uniss.it); Moses - mobilità sostenibile a Sassari, progetto di ricerca Finanziato dalla Regione Autonoma della Sardegna (L. 7/2007), Scano P. e Muscas S.

riconquista di percorsi prevalenti di quartiere che connettono i luoghi e i servizi pubblici che i bambini maggiormente frequentano o vorrebbero frequentare: spazi verdi, piazze, impianti sportivi, servizi pubblici collettivi e, ovviamente, scuole.

I percorsi sono stati definiti sulla base dell'analisi territoriale, dell'osservazione dell'uso (e del *non* uso) attuale da parte dei bambini dei servizi e degli spazi di quartiere rilevanti e di quanto emerso da un'indagine sulla modalità di percorrenza del tragitto casa-scuola, condotta nel 2011 nell'ambito del progetto "Periferie al Centro"⁷⁶, che ha coinvolto tutti i bambini delle scuole primarie dei due quartieri e le rispettive famiglie.

La scelta di coinvolgere due quartieri, e questi due in particolare, è legata principalmente alla volontà di ideare e realizzare il progetto in due contesti urbani differenti morfologicamente e socialmente. Questa volontà deriva dalla consapevolezza che un progetto di promozione della mobilità pedonale, per essere davvero efficace e durevole, deve necessariamente proporre soluzioni differenziate, "cucite addosso" ai contesti fisici e sociali. Solo in questo modo è possibile affrontare davvero le diverse "forme" in cui il problema dell'invasione delle automobili si manifesta in contesti urbani diversi.

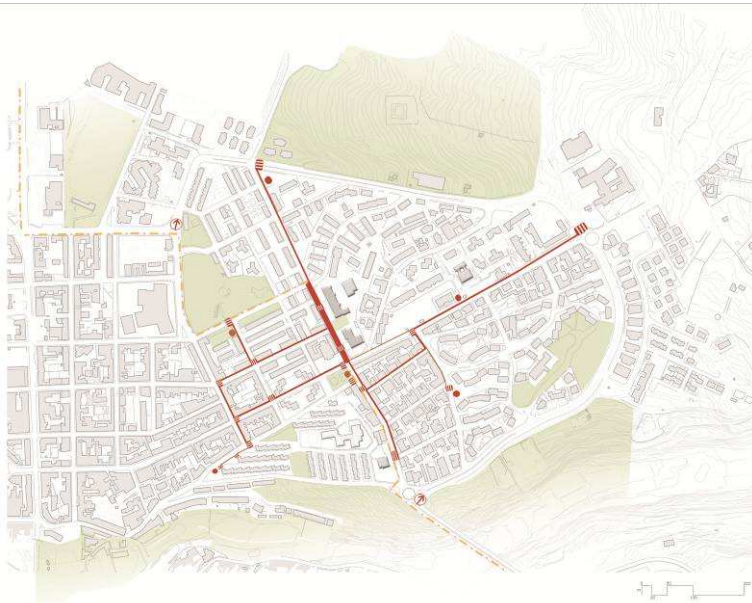
Il progetto "Extrapedestri. Lasciati conquistare dalla mobilità aliena!" prevede tre interventi coordinati, ciascuno dei quali comprende diverse azioni.

1. Il primo intervento interessa il quartiere di Monte Rosello e il suo obiettivo principale è la riduzione dei volumi di traffico interni al quartiere. Nel quartiere di Monte Rosello, infatti, l'elemento che principalmente ostacola la mobilità autonoma dei bambini è il rischio - reale e percepito - di incidentalità. Il progetto prevede, dunque, una serie di interventi a sostegno della riduzione del numero di veicoli in transito e della loro velocità media lungo i percorsi prevalenti di quartiere.

- Micro-interventi di adeguamento e messa in sicurezza dei percorsi prevalenti: abbattimento di barriere architettoniche, ampliamento dei marciapiedi, realizzazione di attraversamenti pedonali ad alta visibilità, installazione di segnaletica orizzontale e verticale progettata *ad hoc*, ecc. (Figura 1).
- Ridisegno del tratto di strada su cui si affacciano le scuole primaria e dell'infanzia del quartiere (Figura 2).

⁷⁶ "Periferie al Centro" è un progetto promosso dal Comune di Sassari e ideato e coordinato dal Dipartimento di Architettura Design e Urbanistica - Architettura ad Alghero; il suo obiettivo principale è la riqualificazione degli spazi pubblici marginali e interstiziali dei quartieri periferici, attraverso interventi di micro-trasformazione a basso costo condivisi dagli abitanti. www.tamalaca.uniss.it.

Figura 18 – Quartiere Monte Rosello (Sassari): percorsi prevalenti



Fonte: Elaborazione grafica realizzata dagli autori.

Figura 2 – Quartiere Monte Rosello (Sassari): ridisegno del tratto di strada su cui si affacciano le scuole del quartiere

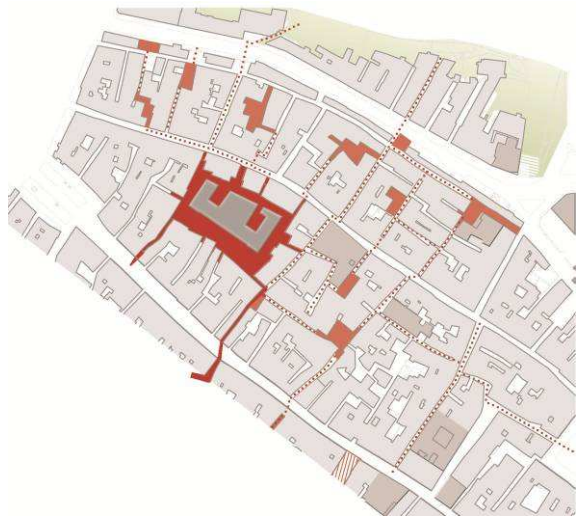


Fonte: Immagine ed elaborazione grafica realizzate dagli autori.

2. Il secondo intervento interessa il quartiere del Centro Storico e il suo obiettivo principale è la riduzione dell'occupazione ad opera delle automobili degli spazi pubblici del quartiere.

Le automobili in sosta nella piazza che circonda la scuola primaria, negli slarghi e lungo le strade sono il problema principale dei bambini che abitano il Centro Storico che lamentano l'assenza di spazi in cui poter giocare ed incontrarsi. Il progetto prevede, pertanto, una serie di azioni - materiali o immateriali, temporanee o permanenti - di "contro-occupazione" di alcuni degli spazi attualmente ad uso esclusivo delle automobili in sosta e la loro restituzione ad un uso pubblico e collettivo. Gli spazi liberati e restituiti ai bambini, e ai pedoni in generale, verranno allestiti con installazioni che, oltre ad impedire la sosta delle automobili, inviteranno all'azione e renderanno possibili nuovi usi, pianificati e no: giocare, incontrarsi, stare, osservare, ascoltare, ecc. Le installazioni - da realizzarsi attraverso il riuso creativo di materiali di scarto - verranno ideate, progettate in dettaglio, auto-costruite e collocate negli spazi pubblici in occasione di un workshop che si svolgerà nell'estate 2014 e che coinvolgerà urbanisti, architetti, designer (studenti e professionisti) (Figura 3 e Figura 4).

**Figura 3 – Quartiere Centro Storico (Sassari):
"contro-occupazione" degli slarghi e delle piazze**



Fonte: Elaborazione grafica realizzata dagli autori.

Figura 4 – Quartiere Centro Storico (Sassari):
"contro-occupazione" degli slarghi e delle piazze



Fonte: Immagine ed elaborazione grafica realizzata dagli autori.

3. Il terzo intervento, comune ai due ambiti, è una campagna di comunicazione e informazione urbana che, sfruttando la giocosità, l'ironia e l'immediatezza del nome del progetto, coinvolga gli abitanti rendendoli parte attiva della campagna stessa.

Non solo i suoi contenuti, ma anche i mezzi di diffusione, gli strumenti, gli spazi e i tempi della campagna saranno giocosi e ironici.

Prima dell'avvio degli interventi lungo le strade e negli spazi pubblici dei due quartieri coinvolti, con l'obiettivo di generare curiosità e aspettative diffuse, diversi comunicati stampa che

annunciano un'imminente invasione "aliena" degli Extrapedestri, spot che promuovono le forme "evolute" di mobilità e il logo del progetto appariranno in spazi insoliti: le lettere dei lettori, gli spazi pubblicitari e gli articoli dei quotidiani locali (cartacei e online), gli spazi pubblicitari delle televisioni locali, le vetrine delle attività commerciali che si trovano nei due quartieri, i monitor all'interno degli autobus urbani, il retro delle bustine dello zucchero dei bar che si trovano all'interno dei due quartieri, il sito ufficiale del Comune di Sassari, Facebook, Twitter, e così via. Parallelamente alla realizzazione degli interventi nei due quartieri - ovvero man mano che la forma "evoluta" della mobilità pedonale lentamente ma inesorabilmente riconquista gli spazi che le spettano di diritto - gli Extrapedestri si materializzeranno in una nuova segnaletica orizzontale e verticale che "invaderà" le strade e gli spazi pubblici restituiti ai pedoni e "vigilerà" affinché il processo di evoluzione dei quartieri di Monte Rosello e Centro Storico prosegua e contagi tutta la città di Sassari (Figura 5).

Figura 5 – Campagna di comunicazione urbana virale



Fonte: Elaborazione grafica realizzata dagli autori.

Bibliografia

CECCHINI, Arnaldo, **TALU**, Valentina. Camminare e pedalare per trasformare la città. In: TeMA, vol.4, n.4, 2011. ISSN: 19709870.

FRANCIS, Mark. *The making of democratic streets*. In: VERNEZ MOUDON, Anne (ed.), *Public Streets For Public Use*. New York. Columbia University Press, 1991.

ILLICH, Ivan. *Elogio della bicicletta*. Torino. Bollati Boringhieri Editore, 2006. ISBN: 8833917126.

LABBUCCI, Adriano. *Camminare, una rivoluzione*. Roma. Donzelli Editore, 2011. ISBN: 8860366283.

LYNCH, Kevin, **LUKASHOK**, Alvin. *Some childhood memories of the city*. In: Journal of the American Institute of Planners. Vol. 22, n. 3, 1956..

MC LUHAN, Marshall, **MC LUHAN**, Eric, **HUTCHON**, Kathryn, *City As Classroom: Understanding Language and Media*. Agincourt, Ontario, Book Society of Canada. ISBN: 0772550204.

PABA, Giancarlo. *Costruttori di capanne, scavatori di grotte, deviatori di ruscelli*. In: PABA, Giancarlo, PECORIELLO Anna Lisa (a cura di). *La città bambina. Esperienze di progettazione partecipata nelle scuole*. Signa (Firenze). Masso delle Fate, 2006. ISBN: 9788860390301.

PECORIELLO, Anna Lisa. *La città in gioco*. In: PABA, Giancarlo, PECORIELLO Anna Lisa (a cura di). *La città bambina. Esperienze di progettazione partecipata nelle scuole*. Signa (Firenze). Masso delle Fate, 2006. ISBN: 9788860390301.

TONUCCI, Francesco. *La città dei bambini*. Roma-Bari. Laterza, 1996. ISBN: 8842075515.

VIALE, Guido. *Vita e morte dell'automobile. La mobilità che viene*. Torino. Bollati Boringhieri, 2007. ISBN: 8833917576.

WARD, Colin. *The child in the city*. Princeton. Architectural Press, 1977. ISBN: 0851391184.