

PROGETTI E RISPOSTE PER LA MOBILITÀ NELL'AZIONE URBANA LOCALE. IL RUOLO DELLE ASSOCIAZIONI VOLONTARIE DI CITTADINI

di *Lorenzo Spallino*

Testo dell'intervento a: *^Sulla città, oggi / Il nodo del traffico^ / Progetti e risposte per la mobilità nell'azione urbana locale. Il ruolo delle associazioni volontarie di cittadini - Convegno Nazionale di Studio Università Cattolica S.C. di Milano – Dipartimento di Economia Internazionale, delle Istituzioni e dello Sviluppo, Milano 18.4.2002 [Ed. Franco Angeli, 2003]*

Una premessa

Devo ammettere che quando l'assessore Menorello ha, prima di me, aperto il suo intervento con una nota scritta, ho provato un attimo di scoramento: salvo eccezioni, la lettura in pubblico mi riesce di difficile interesse. E invece devo prendere atto che mentre a Milano si discute alternativamente di massimi sistemi o di scelte brutalmente di dettaglio come il *road pricing*, a Padova una Giunta certo non di sinistra avvia una politica del traffico a tutto tondo, scegliendo di affrontare il problema del traffico in un'ottica non soltanto di grande respiro ma, soprattutto, unitaria. I miei complimenti, quindi, a Domenico Menorello, assessore alla Mobilità al Comune di Padova.

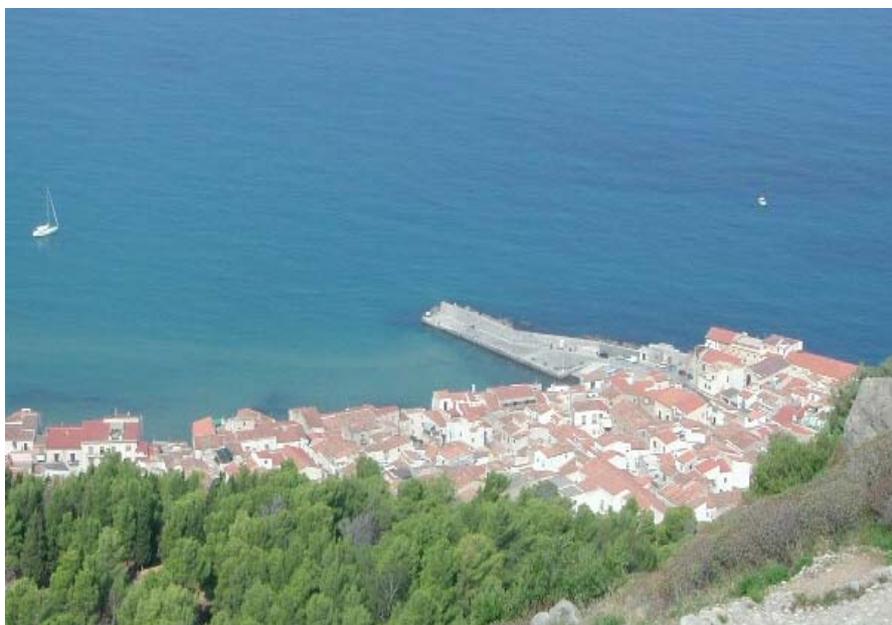
Fatta questa premessa un poco provocatoria – che come tale non rende giustizia ai risultati ottenuti proprio da Milano in materia di trasporto pubblico, come il professor Corda ci ha efficacemente illustrato – scopo di questa relazione è quello di illustrare se e quali risultati possano ottenere, o quale ruolo possano svolgere, le associazioni volontarie di cittadini.

In realtà, come vedrete, scenderemo di un gradino più in basso rispetto al dato della città di media grandezza, come Padova e, dopo una serie di premesse di sfondo, vedremo come in realtà più piccole, certamente meno ricche, concrete iniziative locali richieste o addirittura in parte attuate dagli stessi cittadini in collaborazione e non in conflitto con le pubbliche amministrazioni, possano cambiare in modo significativo un quadro urbano caratterizzato da isolamento, spazi pubblici inesistenti e da una cultura della strada quanto mai aggressiva¹.

Il traffico: una questione di legalità o di cultura?

La prima domanda che credo ci si debba porre è se il traffico sia un problema di legalità, di cultura o, per riprendere quanto ha sostenuto l'Ingegnere Ramella, un tema da analizzare e regolare sotto il profilo dell'inquinamento. Credo siamo tutti in grado di comprendere che ciascuna risposta comporta scelte e azioni differenti, direi radicalmente differenti, per affrontare, non dico per risolvere, il problema. Per rispondere alla domanda ho scelto di raffigurare l'immagine simbolo di un'Italia felice: il piccolo, medio/centro urbano italiano, ricco di storia, sorto dal felice innesto di culture e spesse architetture diverse. Si dice, si sente dire, le classifiche che i quotidiani ci propongono ogni anno lo ripetono in continuazione, che qui si vive bene, qui si mangia bene, che qui i bambini possono crescere all'interno di un tessuto sociale tutto sommato sano e ben disposto nei loro confronti.

¹ L'aggressione del traffico al territorio può essere letta non soltanto dal punto di vista dell'utente - cittadino, ma anche della sensazione del territorio, di cosa questo rappresenta a livello collettivo e individuale. Il tema del territorio come casa e della casa come territorio è trattato - con molti altri - in *Città costruita - Qualità del vivere*, Genova - Milano, 2002. Sul fronte del rapporto tra territorio, cittadini e pubblica amministrazione, consiglio *Egregio signor Sindaco - Lettere dei cittadini e risposta dell'istituzione sui problemi della sicurezza*, a cura di M. Barbagli, Il Mulino, Bologna 1999, dove è analizzato il caso di Bologna durante l'amministrazione Vitali.



È così? Le immagini che ci accompagnano raffigurano l'irripetibilità di Cefalù. Il blu del mare, il verde della macchia mediterranea, il rosso dei tetti, il bianco delle case asserragliate nel ricomporre una struttura più araba che romana. Chi non vorrebbe vivere qui?

Ma è questa è la realtà? Borges diceva che il sogno è come una scenografia di teatro: man mano che ci si avvicina, ci si rende conto che è fatta solo per essere vista da lontano. Così è l'icona-Cefalù: vista da vicino si rivela inguardabile. Nessuna regola e quelle poche che ci sono sistematicamente ignorate, nessun trasporto pubblico all'interno del centro storico, nessuna politica dei parcheggi, nessuna vigilanza, nessuna repressione: un sistema che i liberisti guarderebbero probabilmente con favore ma che io, personalmente, preferisco leggere come la dimostrazione nella vita di tutti i giorni di un assioma caro ai fisici: ogni sistema lasciato a se stesso tende inevitabilmente al caos.



Detto questo: se il problema di Cefalù è una questione di legalità, solo l'invio del battaglione San Marco risolverebbe, forse, il problema. Se il problema è l'inquinamento, ho l'impressione che anche convertendo l'intero parco macchine di Cefalù a idrogeno il problema non si risolverebbe. Forse il traffico è, o è soprattutto, un problema di cultura, di permeabilità del tessuto sociale a politiche di gestione del traffico non passive, rispettose dei diritti di tutti ad utilizzare le strade e le piazze non solo come assi di attraversamento veicolare.

Come tale lo tratteremo in questa breve esposizione, fatta qualche doverosa premessa in materia di volontariato e sistema-paese.

Qualche premessa in tema di volontariato e sistema-Paese

Colgo nel titolo assegnatomi, senza per questo voler mancare di rispetto a un cattedratico, un sapore di lieve causticità: Villani sa

bene che associazionismo, volontariato e cittadinanza attiva esprimono forme di azione sociale diverse, spesso contrastanti, in nulla omologhe nelle progettualità come nei risultati².

Prima di parlare del volontariato, voglio tentare – prendendo spunto da alcuni passaggi dell'ultimo lavoro di De Rita³ - un parallelismo tra evoluzione delle forme di cittadinanza attiva in materia di traffico e dinamiche di gestione decisionale, non fosse altro per cercare di spiegare l'aggressività di alcune risposte locali al problema del traffico.

In estrema sintesi, questa evoluzione parallela potrebbe essere così sintetizzata, pur con i limiti di ogni semplificazione

Traffico e forme di cittadinanza attiva: Dinamica politica degli anni '90:

- dal volontariato
- all'associazionismo
- ai Comitati per il NO
- dal primato della decisionalità
- alla concentrazione e verticalizzazione del potere
- alla personalizzazione delle decisioni

Chi abbia cominciato per primo non è chiaro: ma chi si occupa di pubbliche amministrazioni conosce bene l'evoluzione e l'accelerazione, spesso schizofrenica, dei sistemi decisionali nel corso degli anni Novanta dove, al grido di "sburocratizzazione", si è ritenuto che migliorare i processi decisionali significasse esclusivamente attribuirne la responsabilità dell'esito finale ai "tecnici", esautorando i "politici", centellinando le stanze dove le decisioni avrebbero dovuto formarsi e, ove possibile, eliminando

² Un buon testo per cercare di comprendere una realtà quanto mai variegata e multiforme è *L'impronta civica – Le forme di partecipazione sociale degli italiani: associazionismo, volontariato, donazioni e VII rapporto sull'associazionismo sociale* realizzato dall'IREF, Ed. Lavoro Roma 2000. Su internet, *Volontariato on line* è un sito solo apparentemente semplice sotto il profilo grafico, che propone contenuti di altissimo livello, a partire dall'osservatorio nazionale sul volontariato. Da non perdere le relazioni finali delle conferenze nazionali dell'osservatorio: <http://www.volontariato.org/>

³ Traggio lo spunto da un passaggio di Giuseppe De Rita, *Il regno inerme*, Einuadi Torino 2002, pagine 18/19, a proposito degli anni Novanta, segnati, secondo l'autore, da scelte che hanno avuto notevole incidenza sul modo di intendere il rapporto tra politica e istituzioni: "la scelta del primato della decisionalità, addirittura del decisionismo; la scelta della concentrazione e verticalizzazione del potere; la scelta, in qualche modo conseguente, della personalizzazione delle decisioni e del potere e infine la scelta di dar ragione e seguito alla dotta affermazione che "per far bene politica servono tanti, ma tanti soldi".

anche queste⁴. Ma non voglio annoiarvi con argomenti che, al più, possono interessare chi si occupa di dottrina della pubblica amministrazione e, tra questi, chi ha nostalgicamente a cuore le sorti di un sistema giornalmente spogliato – nell’indifferenza dei più - di risorse, capitali e funzioni⁵. Mi premeva evidenziare il dato “dinamico” della risposta sociale ai problemi del traffico: ad ogni tentativo di snellire i processi decisionali, anche quelli che riguardano il traffico, restringendo gli ambiti di formazione del consenso e l’orizzonte temporale e spaziale degli stessi, la società risponde inasprando il conflitto, passando dall’universalità del volontariato, segno vivo della convinzione dell’appartenenza ad un’unica società, alla circoscrizione degli obiettivi tipica dell’associazionismo per giungere sino ai “Comitati per il No”, che dichiarano espressamente di non avere altra ragione di esistere che quella di impedire i progetti contestati.

Lo scontro è, ovviamente, inevitabile. Ma di questo parleremo più avanti: l’importante è aver segnato il dato di sfondo

La scala della pianificazione (qualche motivo in più di frustrazione)

Scendiamo di dettaglio ed analizziamo gli strumenti che, in linea teorica, sono deputati a regolare l’utilizzo della strada. Sto parlando ovviamente del *Codice della Strada* e del *Piano Urbano del Traffico*.

L’esame comparato di questi strumenti è istruttivo.

⁴ Chi fosse interessato ad esplorare aspetti non convenzionali dei processi decisori nelle pubbliche amministrazioni, può leggere A. Schianchi, *Le strategie della razionalità – Un’introduzione alla teoria dei giochi*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1997. Tutto il libro è, per chi fosse digiuno di teoria dei giochi, eccessivo: il tema dei giochi sociali è trattato nel paragrafo 6.1.1, dal titolo “Supergiochi: regole, organizzazioni, istituzioni”. Invito sempre, quando parlo di pubblica amministrazione, a riflettere su due punti in particolare. Poche righe semplici ma illuminanti: “Le organizzazioni esistono perché le capacità computazionali umane sono limitate”, “Le organizzazioni sono meccanismi generatori di fiducia, cioè esse creano le condizioni in base alle quali soggetti conflittuali sono spinti a cooperare per il raggiungimento di un più elevato obiettivo comune”. Il noto “dilemma del prigioniero” appartiene anch’esso alla categoria dei giochi sociali.

⁵ Ancora una volta rinvio, chi fosse interessato a questi temi, al recente saggio di Giuseppe De Rita, *Il regno inerme*, cit.

Il *Codice della Strada* individua nell'uso promiscuo della strada la principale causa della congestione del traffico urbano e della sua elevata conflittualità e propone, quale 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 ammesse⁶.

Lo scenario è quello di una viabilità principale, organizzata su strade con due o tre corsie per senso di marcia, carreggiate separate da spartitraffico, svincoli sistematicamente a livello sfalsato, che da sé costituisce una rete di itinerari le cui maglie racchiudono aree residenziali. La soluzione dei problemi del traffico è affrontata in termini di specializzazione per ogni categoria di utente: per i veicoli a motore, per pedoni e veicoli a trazione animale, per veicoli veloci, per veicoli lenti, per veicoli pesanti, per i veicoli leggeri, per le biciclette, compresi i pedoni (le cd. "aree protette").



L'immagine è quella di *una grande città tecnologica*, molto lontana dalla realtà del territorio italiano dove strade principali fittamente urbanizzate conservano tracciati storici e si relazionano ad

⁶ Cito da un'analisi della situazione italiana in materia di tecniche della moderazione del traffico di Davide Zanella (Quaderni di Ecologia Urbana n.1, Ecoistituto Veneto Alex Langer e Federazione Italiana Amici della Bicicletta).

una rete di strade secondarie che strutturano un territorio extraurbano densamente popolato dove regna sovrana quella che Ivan Illich chiama la “mobilità autoalimentata”⁷.

Insomma: uno spaccato più vicino all’ordine artificiale di SimCity⁸ che alle nostre città.

Singularmente diversa è l’impostazione dello strumento normativo di riferimento, ossia del *Piano Urbano del Traffico*, il quale 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 riconoscono che un uso il più possibile diffuso dell’utilizzo promiscuo della strada costituisce l’arma migliore per migliorare le condizioni di sicurezza stradale, ridurre la circolazione, abbattere l’inquinamento acustico ed atmosferico, tutti concetti che coincidono sorprendentemente con gli obiettivi posti dalle tecniche di “moderazione del traffico”.

In conclusione: fintanto però che si pretenderà di regolarizzare il conflitto brandendo il codice della strada, lo scontro sarà dietro l’angolo. Se l’attuazione di una logica verticale corrisponde alla risoluzione dei conflitti del tipo “io gioco – tu perdi”, non c’è soluzione indolore perché il gioco del traffico non soltanto è un gioco a somma zero, ma soprattutto perché non è assolutamente detto che l’utente più debole subisca passivamente e pur perdendo, non sia comunque in grado di provocare – come vedremo nel prossimo paragrafo - danni non lievi al sistema.

Queste riflessioni possono forse far sorridere amministratori comunali chiusi nelle loro stanze e spesso a contatto soltanto con dirigenti ansiosi di arrivare a fine carriera senza problemi: ma uno sguardo all’evoluzione del conflitto dovrebbe indurre a non essere così ottimisti.

⁷ Ivan Illich, *Per una storia dei bisogni*, Arnoldo Mondadori Editore, Milano 1981, p. 196.

⁸ Giunto alla quarta release, SimCity è un gioco di simulazione – o, come Marco Somalvico avrebbe suggerito, di “emulazione” - , ideato anni fa da Will Wright e prdotto dalla Maxis. Per chi non lo conoscesse, SimCity è una città dove si gioca gestendone oculatamente le risorse e pianificandone la crescita, senza un reale termine del gioco: innumerevoli i siti a riguardo. Il sito ufficiale della versione 3000 è all’indirizzo <http://simcity3000unlimited.ea.com/us/guide/> ; un buon sito in italiano si trova all’URL <http://www.geocities.com/TimesSquare/Zone/3376/>.

Diamo quindi un'occhiata alla forma più eclatante di scontro: i "Comitati per il No".

L'evoluzione del conflitto: i Comitati per il No.

Non è mia intenzione approfondire significati e comportamenti di tali forme di protesta, spesso caratterizzate da una "retorica della spontaneità"⁹.



Mi limito a segnare il terreno dicendo:

- che proprio a Milano queste forme di protesta hanno avuto modo di evolversi in forme più "adulte", come nel caso del "Comitato Vivi e Progetta un'Altra Milano" che si è posto in maniera costruttiva nei confronti del progetto Portello-Fiera e dell'amministrazione, costringendo quest'ultima a percorrere la strada del dialogo informato¹⁰,

⁹ Traggio la citazione, di Buso, 1999, da un'ottima analisi – anche territoriale - dei Comitati per il No da *"La Città Intelligente – Le ragioni della partecipazione nei processi di partecipazione urbana"*, Ecosfera Roma 2001, disponibile sul sito dell'USPEL all'indirizzo <http://www.comune.roma.it/uspel/home.html>.

¹⁰ Cito dal rapporto USPEL: "L'azione dell'Associazione *Vivi e Progetta un'Altra Milano*, sebbene mantenga un carattere di protesta soprattutto in occasione della realizzazione dei nuovi padiglioni espositivi, diventa sempre più un'occasione di riflessione su importanti questioni urbanistiche che vanno al di là della vicenda del Portello, ma interessano tutta l'area metropolitana milanese. In particolare l'associazione, avvalendosi della collaborazione di architetti e urbanisti, si dedica al rafforzamento di una conoscenza locale sui problemi legati al traffico e alla mancanza di spazi pubblici nei quartieri adiacenti

- che i Comitati per il No
 - traggono la loro forza dal fatto di rappresentare solo interessi molto specifici sui quali c'è forte convergenza,
 - rappresentano l'esito finale di un procedimento caratterizzato dall'incomunicabilità degli attori e dalla reazione all'esclusione di alcuni di essi,
 - riproducono il tentativo – spesso ultimo, e quindi necessariamente giocato su toni estremi - di partecipare, di dire la propria quando non è stato altrimenti possibile dire alcunché.

Essi hanno illustri precedenti:

- Nel Piano Bianco (Amsterdam , 1965),
 - Nel solco di un'idea di Constant Nieuwenhuis, nel luglio del 1965 centinaia di persone fecero dono di biciclette che, ridipinte di bianco, vennero distribuite strategicamente all'interno del centro di Amsterdam nell'ottica della graduale sostituzione delle auto private. Il sindaco di allora ordinò la requisizione delle biciclette senza ridistribuirle ai proprietari, invocando una legge dell'800 che impediva ai ciclisti di abbandonare i loro mezzi senza lucchetto in quanto ciò avrebbe costituito “un invito al furto”;

all'area del Portello, attraverso la proposizione di soluzioni progettuali alternative e l'organizzazione nel 1997 di un convegno che registra un'elevata partecipazione. In questa attività vengono coinvolte le associazioni ambientaliste, le istituzioni operanti sul territorio, le scuole e rappresentanti del mondo accademico e professionale. Negli ultimi anni l'Associazione *Vivi e Progetta un'Altra Milano* è impegnata, insieme a numerose altre associazioni, forze politiche, organizzazioni sindacali, nella promozione di un'iniziativa referendaria per la richiesta di forti iniziative da parte dell'Amministrazione comunale per contrastare il problema dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico automobilistico”. “L'analisi del rapporto tra residenti e Amministrazione registra anche una diversa strategia adottata dal Comune per comunicare le intenzioni progettuali alla cittadinanza. Da un tentativo mal governato di assumere un approccio del tipo *decidi-annuncia-difendi* , che impedisce qualunque modificazione significativa sull'intervento si è passati, in occasione della presentazione dell'ultimo Piano Particolareggiato ad un atteggiamento maggiormente inclusivo, che ha cercato di coinvolgere la popolazione in una fase abbastanza precoce della definizione del progetto, ricorrendo anche allo strumento dell'udienza pubblica”.

- Nella chiusura di via Stroget a Copenhagen (Copenhagen, 1962)
 - Nel novembre del 1962 una coalizione di cittadini ottenne dall'amministrazione comunale la chiusura al traffico della via principale di Copenhagen; quattro mesi più tardi furono i commercianti a impedire che la via venisse riaperta alle auto. Con grande stupore dei trafficisti, la chiusura non comportò la saturazione delle vie secondarie, confermando la teoria – allora rivoluzionaria – che per diminuire gli imbottigliamenti non è necessario realizzare nuove arterie, quanto chiuderne alcune;
- Nell'opposizione all'ampliamento di Washington Square (New York , 1957)
 - Nel 1957 i residenti di Washington Square – una piazza in Greenwich Village -, si opposero, su iniziative di due “massaie”, al progetto di allargamento della strada che attraversava il parco per raggiungere la piazza. Gli amministratori locali non soltanto vennero costretti a rinunciare al progetto di R. Moses, “o sventratore di New York”, ma furono obbligati a chiudere del tutto la strada, anche su suggerimento dello stesso Moses che confidava nel caos che ne sarebbe derivato. Anche in questo caso, successe il contrario di quanto paventato: il traffico diminuì non soltanto attorno a Washington Square, ma su tutta la Quinta Avenue;
- Da ultimo, nelle manifestazioni dei ciclisti di San Francisco, culminate nella Critical Mass (San Francisco, 1992)
 - La storia è recente e tutt'ora in grande evoluzione. Dalle prime manifestazioni in strada dei ciclisti di San Francisco agli arresti del 1998 a Chicago, alla straordinaria diffusione su scala mondiale di un non-movimento che rivoluziona l'approccio alla strada riversando così tante biciclette sugli assi viari di normale utilizzo che esse stesse possono vantare di essere traffico: il termine deriva dall'uso dei ciclisti di Chicago di attendere all'incrocio l'arrivo di altri ciclisti fino al

raggiungimento di quella “massa critica” in grado di consentire l’attraversamento in tutta sicurezza¹¹.

Queste “azioni di strada”, “utili per ricordare cos’è una strada quando è popolata di persone, non sono tuttavia in grado di costituire il fronte di una battaglia”¹². Esse ci dovrebbero piuttosto ricordare che il successo delle iniziative promosse o addirittura attuate dagli stessi cittadini implica un’azione multidimensionale di persone disposte “ad un difficile lavoro di discussione, di informazione, e di azioni politiche e legali in cui l’appoggio di professionisti o di membri onesti dei poteri pubblici non è da disdegnarsi”¹³.

Qui mi fermo.

Per tentare di rendere più lieve l’argomento vi sottopongo una sorta di scaletta della evoluzione (o, meglio, involuzione, dipende dai punti di vista) dei Comitati per il No, dove 1 rappresenta il livello di partenza e 6 il possibile punto di arrivo:

1. NIMBY – Not in My Back Yard
2. NIMFYE – Not in My Front Yard Either
3. PITBY – Put it Their Back Yard
4. BANANA – Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything
5. NOPE – Not On Planet Earth
6. CAVE – Citizens Against Virtually Anything

Cosa succede altrove

¹¹ Un buon testo per capire cos’è la Massa Critica, al di là delle derivazioni miliziane che l’iniziativa sta assumendo in Italia, dove se non si è “contro” con qualche “K” al posto delle “C” non si è soddisfatti, è il libro – veramente godibile – di Travis Hugh Culley, *Il Messaggero – L’arte di andare in bicicletta e il caos della metropoli*, Bompiani, Milano 2002. Sul web, le origine della CM si trovano su <http://www.scorcher.org/cmhistory/>, il sito “ufficiale” è all’indirizzo <http://www.critical-mass.org/>, la Massa Critica di Chicago è all’indirizzo <http://www.chicagocriticalmass.org/index1.html>, il sito italiano è <http://www.inventati.org/criticalmass/>. A Milano la CM si ritrova tutti i giovedì con partenza alle ore 21.30 da Piazza dei Mercanti.

¹² J. ROBERT, *Tempo rubato*, cit.

¹³ Per approfondire i casi citati, all’interno di un ragionamento di più ampia portata, suggerisco la lettura di J. ROBERT, *Tempo rubato - L’uso dell’automobile nella nostra società “divoratrice di tempo”*, RED, Como 1992, p. 174 ss.

Detto questo, diamo un'occhiata a cosa succede altrove. O meglio, a cosa è *successo* altrove, perché il confronto con quando accade *oggi* all'estero sarebbe quantomeno imbarazzante.

Scegliamo quindi di fissare il dove e quando di due iniziative che hanno nel binomio cittadini + amministrazione il loro tratto saliente:

- 1971, Deft (Olanda) / Le prime vie residenziali
- 1972, Monaco di Baviera (Germania) / Urbanes Wohnen

Mi aiutano, questo proposito, Dario Manuetti e Bruno Gandino nel loro testo "storico", *La città possibile*¹⁴:

- **1971, Deft / Le prime vie residenziali**
 - "La storia della moderazione del traffico ha una data e un luogo d'inizio ben precisi: nel 1971, su pressione dei quartieri di Deft a seguito del moltiplicarsi di incidenti di cui erano vittime pedoni e bambini, incidenti dovuti alla velocità eccessiva delle auto, la municipalità adottò per la prima volta delle misure per restituire alla vita la sua funzione di spazio di soggiorno e incontro, attraverso l'organizzazione di *woonerf* (corti urbane o vie residenziali), in cui si realizza, per la bassa velocità, la coesistenza pacifica tra pedoni e auto. Il successo, di queste prime esperienze fu talmente grande (miglioramento radicale dell'ambiente urbano, diminuzione degli incidenti e dell'inquinamento, recupero della funzione urbana della strada) che il principio di vie a priorità pedonale fu introdotto nel Codice della Strada olandese nel 1976"

¹⁴ Dario Manuetti in e Bruno Gandino, *La città possibile*, RED, Como 1993. Il testo, più volte ristampato, è oggi esaurito: al suo posto è possibile leggere, sempre degli stessi autori, *Fare ecologia in città*, Casale Monferrato, 2001. Non è proprio il testo di allora, ma è aggiornato, possiede un'ottima bibliografia ed ha un formato più agile. Per chi volesse approfondire il tema del gioco, può dare un'occhiata alle Schede Info-Gioco della Pro Juventute Svizzera tradotti in italiano da Dario Manuetti, con suggerimenti sul gioco e la progettazione dello spazio di vita, completi di riferimenti bibliografici, proposte e informazioni concrete sulle diverse fasi progettuali, la partecipazione dei bambini, costi e finanziamento: disponibili presso
<http://www.cittapossibile.org/como/progetti/schede/schede.htm>

- **1972, Monaco di Baviera / Urbanes Wohnen**

- “Un esempio eccezionale di come gruppi di cittadini aiutati da tecnici possano trasformare in modo dolce la città è offerto dall’Associazione Urbanes Wohnen (Abitare urbano) di Monaco di Baviera. Si è costituita nel 1973 allo scopo di aiutare a progettare e realizzare iniziative di miglioramento dell’ambiente di vita, quali – tra le molte – la sistemazione di cortili verdi attraverso l’abbattimento di muri condominiali e la formazione di giardini interni di isolato”. Ad oggi – i dati si riferiscono al 2000 – soltanto a Monaco sono stati sistemati e resi verdi circa mille cortili interni, trasformando una superficie complessiva di circa 750.000 mq.. Ogni anno, con questo programma, vengono trasformati in media cinquanta cortili, attraverso forme di accesso a finanziamenti pari al 50% dei costi complessivi di sistemazione, con un tetto – nel 1992 – di 60DM/mq. In sedici anni (1977/1993) le sovvenzioni comunali sono ammontate a 17 milioni di marchi: la creazione di nuovi spazi verdi della medesima estensione avrebbe richiesto una spesa cinquanta volte superiore!¹⁵

Chiniamo la testa e proseguiamo.

Tre casi di studio

Il professor Villani mi ha raccomandato di essere concreto. E concreto sarò. Le tabelle che seguono riassumono, per criteri analoghi, tre interventi della Città Possibile di Como, in ambiti medio-piccoli. Piccole, e non medie, sono le somme stanziare a questo proposito: l’assessore Menorello – sicuramente abituato a ben altre cifre - può certificarlo. Interessanti sono però – nei casi di Carimate e, in prospettiva, di Vedano Olona - risultati. Ma andiamo con ordine.

Parliamo di

¹⁵ Traggo questi – e altri – dati da *Fare ecologia in città*, cit., p. 65. Numerosi gli altri esempi: Dusseldorf, Norimberga, Stoccarda, ecc.

- ❑ Simulazioni sulla viabilità cittadina di attraversamento: è il caso di Como, via Giussani, 1997/1998;
- ❑ Adozione di un quadro di riferimento delle modalità di intervento nel campo della mobilità: è il caso di Carimate, *Le strade e il verde 1999/2000*;
- ❑ Un progetto partecipato su vasta scala per il miglioramento della condizione urbana attraverso interventi di moderazione del traffico e rivisitazione degli spazi verdi: è il caso di Vedano Olona, 2001/2003.

Nel primo caso si è trattato di una iniziativa della Città Possibile: negli altri due di progetti elaborati su richiesta delle amministrazioni locali.

Como, via Giussani, 1997/1998	
INTERVENTO	
Località	Comune di Como
Proponente	Città Possibile Como
Elaborazione progetto	Città Possibile Como
Ambito di intervento	viabilità di attraversamento su strada di penetrazione (riduzione con simulazione reale della carreggiata da mt. 11 a mt. 5,50)
Obiettivi	Sensibilizzazione dell'A.C. attraverso la dimostrazione della fattibilità dell'intervento / Coinvolgimento delle realtà interessate
Metodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Convegno sulla moderazione del traffico • Laboratorio di simulazione sul campo • Progetto di moderazione del traffico
Cronologia	<ul style="list-style-type: none"> • 1997 (convegno, simulazione, laboratorio con le scuole) • 1998 (convegno, simulazione, laboratorio con le scuole, viaggio di studio)
VALUTAZIONE	
Positività	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibilizzazione dei bambini e dei ragazzi 2. Dimostrazione pratica della realizzabilità dell'intervento

	3. Attenzione dei <i>mass-media</i>
Criticità	4. Scarsa partecipazione al convegno 5. Nessun seguito alle proposte, 6. Nessun intervento pubblico
Approfondimenti	Vedi nota ¹⁶

Carimate (Co), 1999/2000	
INTERVENTO	
Località	Comune Carimate (Co)
Proponente	Comune di Carimate (Co)
Elaborazione progetto	Città Possibile Como
Ambito di intervento	L'intera viabilità comunale
Obiettivi	Elaborazione di una proposta operativa a medio termine sul tema della vivibilità urbana con riferimento al traffico veicolare e alla sicurezza stradale
Budget	<ul style="list-style-type: none"> • 7.500 euro (piano tecnico) • 3.500 euro (piano culturale)
Metodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Piano tecnico (analisi + progetto)

¹⁶ VIA GIUSSANI – COMO

Via Giussani è una via, progettata negli anni Settanta, lunga circa 1 Km con una carreggiata di 11 metri, di andamento rettilineo e in lieve discesa. Essa collega, nella periferia più popolosa di Como, due importanti assi di penetrazione in città: via P. Paoli e via Varesina. Su via Giussani si attestano, oltre a numerosi condomini residenziali, importanti funzioni commerciali (supermercato COOP) e ben tre scuole. Nel 1997 la Città Possibile di Como assume via Giussani per una proposta che si articola su tre livelli: un convegno sulla Moderazione del Traffico, un laboratorio di simulazione sul campo, un progetto di MdT. La carreggiata viene ridotta a m. 5,50, in un giorno feriale, per dimostrare che a velocità ridotte può transitare lo stesso numero di veicoli (circa 12.000/giorno). Sulla metà riconquistata le scuole presenti animano gli spazi con giochi e espressioni artistiche. Lati positivi: importante sensibilizzazione dei bambini e dei ragazzi, dimostrazione pratica della possibilità dell'intervento, qualità del progetto proposto, buona attenzione dei *mass media*. Lati negativi: scarsissima partecipazione al convegno, scarso seguito alla giornata in termini di ulteriori iniziative, considerazione nulla del progetto da parte del Comune di Como. Nel 1998 viene ripetuta l'iniziativa con le stesse modalità: il laboratorio su strada e la ripresentazione del progetto, con una maggiore partecipazione di scuole. Lati positivi: presenza di scuole di altre realtà (Meda), visita al laboratorio dei partecipanti ad un viaggio di studio organizzato dall'ATA e dal GMT, associazioni svizzere che operano da anni nel campo della MdT. Lati negativi: nessun seguito alle proposte. Dopo 5 anni la strada è ancora lì come prima.

Coordinatore del progetto è l'Architetto Alberto Bracchi

	<ul style="list-style-type: none"> • Piano culturale
Cronologia	<ul style="list-style-type: none"> • ottobre 1999 / avvio • agosto 2000 / deposito proposte di piano • novembre 2000 / approvazione proposte
VALUTAZIONE	
Positività	<ul style="list-style-type: none"> • Adozione delle proposte finali • Avvio di interventi attuativi • Inquadramento del Piano del Traffico
Criticità	<ul style="list-style-type: none"> • Scarsa interazione con le componenti sociali • Non concluso il lavoro con le scuole
Approfondimenti	Vedi nota ¹⁷

¹⁷ CARIMATE - LE STRADE E IL VERDE

Nel settembre 1999 il Comune di Carimate affida alla associazione la Città Possibile di Como l'incarico per uno studio mirato a formulare una ipotesi operativa a breve/medio termine che comprenda sia gli aspetti tradizionalmente tecnici che quelli culturali/educativi, stimolando una presa di coscienza collettiva, nel senso della partecipazione, rispetto ai temi della vivibilità urbana con particolare riferimento al traffico veicolare e della sicurezza stradale. Il contesto specifico dei luoghi interessati e la convinzione che le problematiche di traffico veicolare non debbano essere scisse da una riflessione sulla morfologia dell'ambiente urbano e possano inoltre essere una potenziale occasione per stabilire relazioni tra le aree verdi esistenti, ha dato luogo al nome ambizioso 'le strade e il verde'. Il lavoro si è strutturato come detto su due piani distinti:

- il piano tecnico, a sua volta diviso in analisi (storico-morfologica; classificazione della rete viaria esistente; individuazione del patrimonio verde esistente e di previsione; percorsi casa-scuola; poli di attrazione pedonale e rete dei percorsi; conteggi classificati dei flussi di traffico; rilievi percentuali della velocità dei veicoli e indagini sulla sosta veicolare) e progetto (sintesi delle problematiche e proposte di piano);
- il piano culturale, con serata pubblica di presentazione dell'iniziativa; viaggio di studio per tecnici comunali, vigili urbani assessori e consiglieri su esperienze di M.d.T. nella Svizzera Italiana (coordinata dal GMTSI); presentazione dell'iniziativa alle scuole elementari con proposta di questionario sui percorsi casa-scuola e di analisi dell'intorno degli edifici scolastici.

Il piano tecnico si è concluso con la presentazione delle proposte di Piano alla Giunta comunale, con una sorta di adozione di questo strumento come palinsesto per individuare modalità di intervento sulle varie situazioni dell'ambiente strada del territorio Comunale. Da qui sono partiti dei progetti in fase di appalto, alcuni dei quali affidati agli stessi professionisti attraverso Bando Merloni. Il piano culturale si è invece stemperato a livello scolastico per sovrapposizione con programmazioni pregresse e forse anche difficoltà ad incidere concretamente negli interessi di alunni ed insegnanti e di conseguenza di interagire con le altre componenti sociali attraverso i genitori e la famiglia. Riteniamo che parte di questo sia stato determinato dal fatto di essere stati incaricati (per noi è la prima volta) direttamente da una Pubblica Amministrazione, che pur meritevole nell' aver voluto affrontare con serietà queste tematiche a scala ampia, forse non è riuscita (e noi con loro) a far sentire proprie dei cittadini le problematiche stesse per quanto oggettivamente riscontrabili.

Vedano Olona (Va), 2001/2003	
INTERVENTO	
Località:	Comune di Vedano Olona (Va)
Proponente	Comune di Vedano Olona (Va)
Elaborazione progetto	Città Possibile Como
Ambito di intervento	Area centrale di ca. 30.000 mq. (Parco pubblico e insediamenti pubblici circostanti)
Obiettivi:	Interventi di moderazione del traffico e ripensamento delle aree verdi attraverso un percorso partecipato
Budget	15.500 euro (primo anno)
Metodologie	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzazione • Formazione • Sperimentazione
Cronologia	<ul style="list-style-type: none"> • 1° anno (novembre 2001 - novembre 2002): Stesura della prima bozza del 'piano quadro' • 2° anno (novembre 2002 - novembre 2003): elaborazione definitiva del 'piano quadro' e stesura dei progetti preliminari individuati • 3° anno - 2003/2004: avvio modalità esecutive principali - monitoraggio
VALUTAZIONE	
Positività	<ul style="list-style-type: none"> • Impostazione di un progetto a tutto campo • Attenzione e partecipazione degli amministratori • Partecipazione fattiva delle scuole
Criticità	<ul style="list-style-type: none"> • Difficoltà di coordinamento • Scarsa visibilità cittadina
Approfondimenti	Vedi nota ¹⁸

Il gruppo di lavoro: architetti Marco Castiglioni, Corrado Borgonovo, Diego Casartelli, Fabio Alicata

¹⁸ VEDANO OLONA 2001/2003.

L'esperienza parte da un incarico diretto del Comune di Vedano Olona, in provincia di Varese, che prevede un progetto partecipato a tutto campo, con l'obiettivo concreto di realizzare interventi di moderazione del traffico e miglioramento di spazi verdi entro la fine del 2003. La proposta di Città Possibile è articolata sui tre fronti della sensibilizzazione, della formazione, della sperimentazione. Ognuno di questi ambiti porterà proposte da

Conclusioni operative

Abbiamo dato uno sguardo a più di una forma di partecipazione dei cittadini alle politiche di gestione del traffico. Abbiamo visto che è possibile operare positivamente, a condizione che ciò avvenga a fianco e non contro la pubblica amministrazione. Abbiamo anche verificato che la probabilità che ciò avvenga è più alta in realtà medio – piccole.

Sotto un profilo di metodologia generale, possiamo anzi tutto fissare tre dati:

1. la possibilità di ben operare esiste,
2. nessun attore deve essere tralasciato,
3. i costi dell'esclusione sono più alti dei costi dell'inclusione.

In termini operativi, per dare risposta alle domande di Villani:

(1) Dove possono intervenire le associazioni di cittadini?

Operando su:

- Aree antistanti le scuole
- Percorsi ciclo/pedonali da casa a scuola e viceversa
- Percorsi ciclo/pedonali di collegamento con i principali poli di interesse collettivo
- Nodi e intersezioni tra i percorsi pedonali e la rete viaria

(2) Come possono intervenire le associazioni di cittadini?

La risposta al “dove” possono intervenire le associazioni di cittadini non può prescindere dal “come”.

Citando Alberto Bracchi – a cui si deve la nascita della Città Possibile di Como -, devo dire che se la risposta alla domanda degli anni Settanta “vogliamo ancora cambiare il mondo?” è sì, è sul *come*

inserire nel Piano/Programma alla base delle progettazioni vere e proprie. Allo stato attuale (novembre 2002), per quanto riguarda il miglioramento dell'ambiente strada, sono state recepite le indicazioni dei cittadini emerse durante una serie di incontri pubblici, e sono diventati oggetto di proposte progettuali i risultati di un *workshop* effettuato durante i seminari di formazione. Lati positivi: impostazione di un progetto a tutto campo, attenzione e partecipazione degli amministratori comunali, partecipazione fattiva delle scuole, possibilità concreta di risultati coordinati ed omogenei. Lati negativi: l'ancora scarsa visibilità del progetto da parte della cittadinanza, la scarsa partecipazione delle persone in alcuni momenti dell'iniziativa, le difficoltà di coordinamento dei vari input provenienti dalle varie realtà locali.

Il responsabile del gruppo di lavoro è l'Architetto Alberto Bracchi.

Il progetto web di Vedano Olona – curato da Ines Angelillo – è all'indirizzo <http://www.cittapossibile.org/como/progetti/vedano/vedano.htm>.

agire che dobbiamo ragionare. La risposta non può che essere trovata unendo l'aspetto *tecnico/professionale* a quello *culturale/educativo*¹⁹. 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 – è ancora Bracchi - è possibile proporre, sempre 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.

In conclusione, per rispondere all'interrogativo sul “*come*” operare: le associazioni di cittadini possono intervenire unendo, in modo innovativo,

- ❑ l'aspetto tecnico professionale (la ricerca degli strumenti),
- ❑ l'aspetto comunicativo collaborativo (la proposta di un modello operativo nuovo, che investa nella comunicazione e nella partecipazione).

Credo non sia necessario aggiungere che questa logica presuppone una volontà concreta di cambiare le cose, un rappresentazione condivisa delle problematiche legate al traffico, un rispetto profondo delle scelte di natura urbanistica.

Conclusioni finali

¹⁹ Di Alberto Bracchi sono disponibili – su internet - *La progettazione degli spazi urbani con e per i bambini - Esperienze e iniziative di progettazione partecipata* (Politecnico di Milano, dicembre 2001) e *La moderazione del traffico: un elemento fondamentale per la promozione della mobilità urbana non motorizzata*, (Dipartimento delle Opere Sociali del Canton Ticino, Locarno, novembre 2001): entrambi sono disponibili sul sito della Città Possibile di Como, all'indirizzo http://www.cittapossibile.org/como/associazione/soci/alberto_b.htm.

Le conclusioni precedenti costituivano la risposta – concreta - ai quesiti – concreti – di Villani. Devo però confessare che con il passare del tempo sono sempre meno interessato al *cosa* accade, al dato finale, e sempre più affascinato dal *come*. Sono quindi convinto che non esistano conclusioni operative valide che prescindano da astrazioni valide.

Proviamo quindi a individuare regole semplici ma efficaci cui improntare la nostra azione, perché questa possa essere volutamente efficace, perché il rischio dell'autoreferenzialità, del sottile compiacimento dell'insuccesso tipico del volontariato è dietro l'angolo²⁰. Torniamo così a quanto abbiamo detto in apertura: il problema del traffico è anche questione di cultura, certamente non di legalità, o non solo di legalità.

Il volontariato, le associazioni di cittadini – proprio perché espressione di una cultura del sociale - possono fare molto, possono affrontare qualsiasi sfida: la fame nel mondo, la mediazione dei conflitti, l'emergenza sanitaria, i disastri naturali. Per fare questo devono essere soggetti credibili, strutturati, consapevoli, adulti. Per fare questo debbono comprendere – opponendo al pessimismo distruttivo il pessimismo costruttivo di Tomàs Maldonado²¹ - che affrontare il problema del traffico significa toccare un nervo scoperto dell'urbanesimo, un effetto collaterale che in molti non sono più disposti a sopportare ma che in pochi sono disponibili ad affrontare quando politiche di gestione del traffico non passive li toccano personalmente.

Qui non si tratta di dare ma di condividere, non si tratta di gestire l'emergenza ma di elaborare soluzioni valide nel tempo. Per fare questo l'azione più importante è – cito l'autore che a mio avviso ha scritto le cose più chiare sul tema della comunicazione del volontariato, Andrea Volterrani - accettare che la maggioranza dei

²⁰ “Non importa come comunichiamo, l'importante è fare”. “Quello che facciamo è così giusto, così importante, che se gli altri non capiscono è perché non condividono i nostri valori”. “L'importante è fare ognuno quello che si può”. Quante volte abbiamo sentito queste frasi? Personalmente conto sempre che ogni volta sia l'ultima, ma così non è mai. L'analisi più puntuale del perché, come e a chi si comunica nel mondo del volontariato è di Andrea Volterrani: *Il dilemma della comunicazione nella solidarietà*, Comunicare la cultura della solidarietà, Bologna 29 maggio 1999. Il testo è disponibile all'indirizzo: http://www.fnsi.it/coordinamentononprofit/documenti/documento_volterrani.htm.

²¹ T. Maldonado, *La speranza progettuale – Ambiente e società*, Einaudi, Torino 1971, p. 81.

soggetti individuali e collettivi della società contemporanea sono estranei ai temi e all'agire di solidarietà²². un mondo sociale alla pari di quello del volontariato”.

Volare alto, evitare le recriminazioni, costruire una soggettività forte: se queste scommesse saranno vinte, allora il volontariato non dovrà più organizzare occasioni come quelle che è solito organizzare, perché gli altri, gli esclusi, lo avranno già fatto per lui.

Le parole sono di Volterrani: ciò che auspicano è quello che è accaduto e sta accadendo, qui, oggi.

²² “Tenere alto il livello della discussione, chiamando in causa anche i valori e l'identità dei due soggetti, è un passo indispensabile per superare difficoltà, problemi, incomprensioni”. A. Volterrani, *Il dilemma della comunicazione nella solidarietà*, cit. I temi “Volontariato e comunicazione” e utilizzo di internet da parte delle associazioni di volontariato sono stati trattati nella III Conferenza nazionale del volontariato, tenutasi a Foligno nel dicembre 1998. I testi integrali sono disponibili all'indirizzo <http://www.volontariato.org/IIIconf.htm>.
