



Riflettendo sull'andare a piedi

Thinking about Going on Foot

Costanza Caniglia Rispoli

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: caniglia@unina.it

Dalle finestre del nostro dipartimento, c'è una bella veduta fino al mare del lato occidentale della città. In primo piano si vede il grande piazzale Tecchio con l'ingresso della sede principale della facoltà e un passaggio continuo di gente. Tutt'intorno uffici, una grande area espositiva, stazioni di trasporti urbani e abitazioni. Poco più in là c'è lo stadio, poi la seconda unità di Ingegneria, importanti istituti di ricerca, il centro regionale della RAI, un cimitero, ancora tante abitazioni e altro ancora.

Prima delle modifiche per i "Mondiali '90", da quelle finestre si vedevano le tracce aperte dai pedoni nei giardini del piazzale: tracce che seguivano un percorso molto diverso da quello costituito da marciapiedi e attraversamenti pedonali. Disegno del piazzale e intenzioni di quanti lo usavano a piedi non andavano affatto d'accordo. Mi ero chiesta se quella scarsa rispondenza non si potesse esprimere numericamente. Dalla risposta positiva di Gennaro Improta, docente di ricerca operativa, nacque una bella collaborazione tra le nostre discipline, collaborazione che coinvolse anche la didattica e gli studenti erano affascinati dall'idea di studiare scientificamente uno spazio d'uso familiare.

Studiare casi che richiedevano qualche riflessione su se stessi, mi parve molto utile per coltivare negli allievi lo spirito del lavoro urbanistico. Capire il senso di un campo disciplinare non è facile, certo non lo è per l'urbanistica, con la sua responsabilità di perseguire condizioni di vita "migliori" per una popolazione data in un territorio dato secondo regole di un dato tempo e luogo. E l'esperienza personale dovrebbe essere di grande aiuto per capire la rispondenza di uno spazio pubblico a un qualche uso, per esempio appunto all'uso pedonale, per capire il senso della "mobilità pedonale" come componente dell'uso dello spazio urbano.

I risultati furono molto buoni. Ci furono varie brillanti tesi di laurea, due di queste vinsero un concorso bandito dall'ANCSA (Associazione Nazionale Centri Storico-Artistici) sullo spazio pubblico nei centri storici e avemmo finanche

The pedestrian mobility is only a component of mobility, a phenomenon through which a society "takes possession" of her territory. Since a long time mobility has become the synonym of traffic and circulation as well as the classic engineering subject of transport planning, while already in the Athens Charter it is considered one of the four basic functions of human settlement.

In the most advanced culture, the attention is paid, from the town planning point of view, to the causes of mobility and in the engineering one it has been shifted from the mobility-oriented-analysis to the accessibility-based analysis.

Walking integrates the urban transport system in a crucial way. But often, not only in Italy, there is confusion about the concept of pedestrian: in the classification of urban roads there is a strict separation of the uses, while transport plans and town planning ones remain separate tools.

Interesting examples, also of Italian case-studies, highlight that pursuing better conditions of life in a territory asks for attention to mobility problems together with those related to the use of space.

There is a need for a study which would join competences that go also beyond transports and town planning and it is necessary to understand that there is an ecological relationship between people and places, between human society and the environment of her life.

applicazioni professionali da parte di giovani laureati. Quanto a noi, pubblicammo due bei lavori (Caniglia Rispoli e Improta 1982, 1998).

Ma qualcosa non andava: considerare se stessi tra i soggetti del fenomeno da studiare risultò meno produttivo di quanto si pensasse. Due studenti che lavoravano su una strada del centro antico di Napoli, studenti bravi con i quali avevamo discusso a lungo di motivazioni e caratteristiche dei flussi pedonali, a un certo punto interruppero il loro lavoro: si erano accorti che "finché non avevano cominciato a contarli, a porre loro delle domande, non li avevano visti, i pedoni"! Non li avevano visti, non li avevano notati come persone che in quello spazio e sotto i loro occhi stavano vivendo un segmento della propria vita; qualunque ne fosse la motivazione, erano lì come persone complete, in tutta intera la loro realtà fisica, mentale, emozionale; con il loro potenziale



Venezia. Nel "Rapporto Buchanan" i collegamenti per acqua e per calli sono portati ad esempio per la classificazione di sistemi separati per la mobilità dei trasporti meccanici e per la mobilità pedonale.

di esperienza, prospettive di vita. Per loro, quelle "persone", in quanto tali, non c'erano! Era stato come se la mobilità pedonale di quella strada fosse un fenomeno da meditare in astratto, contando e misurando flussi e quantità: non un aspetto dell'uso vero di quello spazio da parte di quella popolazione.

I nostri due studenti conclusero brillantemente il percorso formativo. E' rimasto quel loro "non aver visto". E' un bell'argomento di attacco per riflettere sull'andare a piedi e sulla mobilità.

Nel suo rapporto con l'urbanistica, la mobilità è argomento centrale per una rivista come questa, espressione di un laboratorio che si chiama "Territorio Mobilità e Ambiente" e ha per campo di ricerca le "relazioni tra mobilità di persone,

I sentieri tracciati dai pedoni nei prati davanti all'università di Stoccarda.



merci etc., e processi di governo delle trasformazioni urbane e territoriali". E tra i 10 temi di ricerca segnalati come impegno culturale della rivista, ben quattro riguardano la mobilità pedonale.

Dico "mobilità pedonale", ma è il caso di sottolineare che equivale a dire mobilità tout court. Andare a piedi non è che un aspetto particolare della mobilità, manifestazione cruciale della presenza di una società in un territorio. Una società si *impadronisce* del suo ambiente tra l'altro attraverso il movimento di persone e di cose. Si dice che caratteristica specifica degli esseri umani sia la creazione dell'utensile. Ma forse ancor più dell'utensile è specifico il loro "addomesticare" lo spazio e il tempo, proprio nel senso di renderli domestici con la successione di azioni che prendono a scandire il tempo come i ritmi del lavoro e quelli della vita quotidiana. E con la

creazione di forme ambientali che sono la contropartita materiale di quelle azioni: gli spazi adattati per lavorare e abitare, le strade per andare dagli uni agli altri (Leroi Gouran 1965). Non c'è una gran differenza tra l'utensile, ossia lo strumento di cui l'essere umano si dota per esaltare il potenziale della mano, e quel territorio umanizzato di cui parimenti si dota per esaltare un potenziale collettivo e soddisfare una gamma di necessità materiali, sociali e psicologiche.

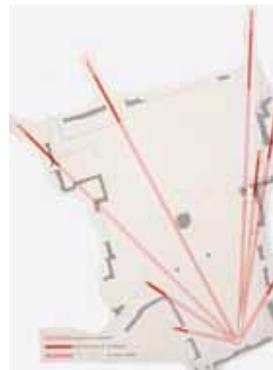
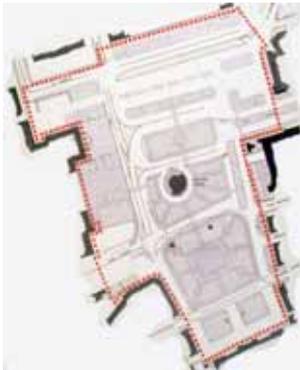
Nel linguaggio corrente, secondo vocabolario (Devoto-Oli), per mobilità si intende la "capacità di spostamento nello spazio, specialmente in rapporto a movimenti funzionali o che siano oggetto di indagine o di classificazione". Per "Traffico: ... regolare movimento di mezzi specifici relativi a un dato settore del trasporto, spesso con riferimento a uno Stato, regione, ecc. per una certa durata di tempo: *il t. delle navi nel porto di Genova*; ... Con riferimento alle vie, la massa di persone e veicoli che vi transita: *il t. stradale, pedonale; il t. cittadino, ...*" (ivi). E "Circolazione: ... *C. stradale, il traffico ...*" (ivi).

Questo vuol dire che di solito mobilità è sinonimo di traffico e di circolazione. Intesa così, la mobilità è classico tema ingegneristico di pianificazione dei trasporti. Eppure ordinare gli spazi adatti per la circolazione è da sempre un tema centrale del lavoro urbanistico. Che qui trova lo spirito di una cultura che aveva posto quattro grandi funzioni come ragioni dell'insediamento umano: *abitare, lavorare, svagarsi, circolare* (Carta di Atene 1943).

Da tempo l'attenzione del lavoro urbanistico si è spostata dal fenomeno "mobilità" alla sua motivazione: alla domanda di accessibilità, riconosciuta come causa della mobilità. L'accessibilità è un punto fondamentale per esempio nella teoria della "buona città" (Lynch 1981), dove è la quarta categoria di prestazioni che gli esseri umani avrebbero sempre richiesto al proprio insediamento (le altre essendo *vitality, sense, fit, control*). E intanto la letteratura internazionale segnala per l'area trasportistica un cambiamento radicale nel modo di individuare problemi e valutare le soluzioni nel campo della pianificazione dei trasporti. Cambiamento che può essere descritto come uno spostamento dalla *mobility-oriented analysis*, che valuta la prestazione del sistema trasporto su quantità e qualità del *physical travel*, alla *accessibility-based analysis* che prende in considerazione una più ampia serie di impatti e opzioni (Litman 2008).

L'andare a piedi ha un posto rilevante nel sistema mobilità di un insediamento. Come già notava Colin Buchanan nel 1963, il semplice atto dell'andare a piedi giuoca un ruolo insostituibile nel sistema dei trasporti di ogni città. L'andare a piedi risolve molti spostamenti su media distanza, in pratica tutta la distribuzione finale a partire dalle fermate degli autobus e dai parcheggi e una grande quantità di vai e

Napoli 1980. Piazzale Tecchio: studio di alcuni aspetti della mobilità pedonale. A sinistra la situazione esistente; al centro i prati consumati dai pedoni; A destra la disattitudine calcolata come "deformata" del piazzale per i pedoni che lo percorrono provenendo da un polo dato.



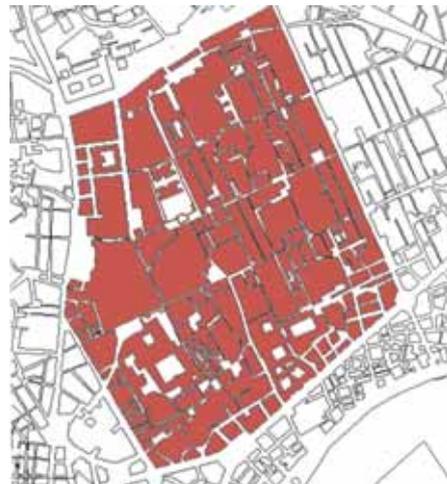
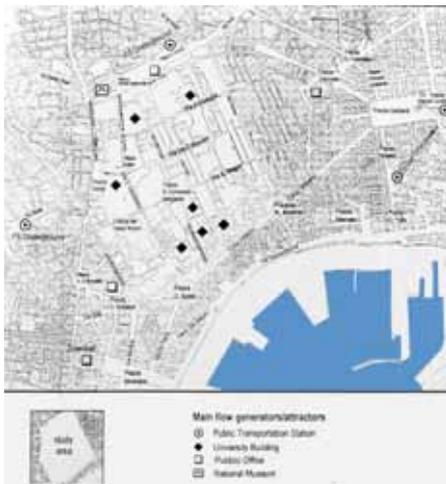
vieni casuali. Andare a piedi è essenziale per molte altre esigenze di una collettività insediata, come guardare le vetrine dei negozi, osservare un ambiente, parlare con la gente. In conclusione, il grado di libertà con cui una persona può andare a piedi in giro e guardarsi intorno può essere considerato un indice molto utile della qualità civile di un'area urbana. Un fatto che riguarda l'intera popolazione di un insediamento, perché prima o poi tutti sono pedoni.

Tuttavia alle volte c'è a dir poco una qualche incertezza su cosa intendere per mobilità pedonale e forse proprio per "pedoni". E' quanto può accadere per esempio in Italia, nel contesto della cultura istituzionale. Nel nostro paese, le Direttive per la redazione dei "piani urbani del traffico", richiedono che nello sviluppare un piano si applichi una "scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico" che vede al primo posto i pedoni. Ma i criteri di analisi e di progettazione che esse forniscono riguardano solo il traffico meccanizzato. Per la componente pedoni non viene detto nulla: nulla sui criteri di raccolta ed elaborazione dati sui pedoni in sé né sulla trama di itinerari descritta dagli spostamenti, sulle attività cui gli spostamenti sono legati, sugli "opportuni indicatori" che si dovrebbero usare per monitorare l'andamento dei fenomeni e così via. Se i nostri studenti non avevano visto i pedoni, in queste direttive sembrerebbe che proprio non si intenda vederli. Come non

si riuscisse a vederli. O non si sapesse cosa sono. Peraltro l'"assenza" dei pedoni o la povertà di concetti intorno all'idea di pedoni sono evidenti anche altrove. Si vedano per esempio le Linee guida per l'analisi della sicurezza delle strade (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2001): qui si dà per ovvio che quanto un analista sa in partenza è sufficiente per svolgere un'analisi. E le si confrontino con l'equivalente statunitense che introduce la guida a partire dal "chi sono, che fanno, perché" (Federal Highway Administration 2007).

Più che incertezza, qualche volta si direbbe che su questi argomenti c'è proprio una bella confusione. Ne troviamo le prove un po' dovunque, per esempio nelle immagini di qualche progetto "importante".

Si osservi l'ambiente che si sta progettando per l'ex Fiera di Milano nella pubblicazione "ufficiale" *Progetto Fiera*. Dove tra i complessi di abitazioni spiccano i tre grattacieli



Napoli 1998. Ricerca per migliorare la mobilità dei flussi pedonali in parte del centro antico. In alto a sinistra i generatori-attrattori principali del centro antico; in alto a destra il dettaglio dell'area di studio; al centro flussi pedonali nella situazione esistente e nella situazione progettata (ascensore a Caponapoli); in basso sezione nord-sud.

bislacchi di Hadid, Isozaki e Libeskin e il museo d'arte contemporanea ancora di Libeskin; il tutto tra viali e giardini. Si guardino con attenzione quelle immagini. Sono piene di pedoni: gente che va di qua e di là chi viene chi attraversa la scena seguendo ordinatamente viali e slarghi, senza mai nessuno che attraversi un prato..... Guardateli bene quei pedoni. Nessuno *va* o *viene* per davvero: non sono "soggetti", non sono "persone". Sono pupazzetti posti lì ad arte (?), senza vere motivazioni. Qui c'è l'opposto di quello che si vedeva a piazzale Tecchio, dove l'andare dei pedoni era motivato in modo più che mai evidente, era dichiarato

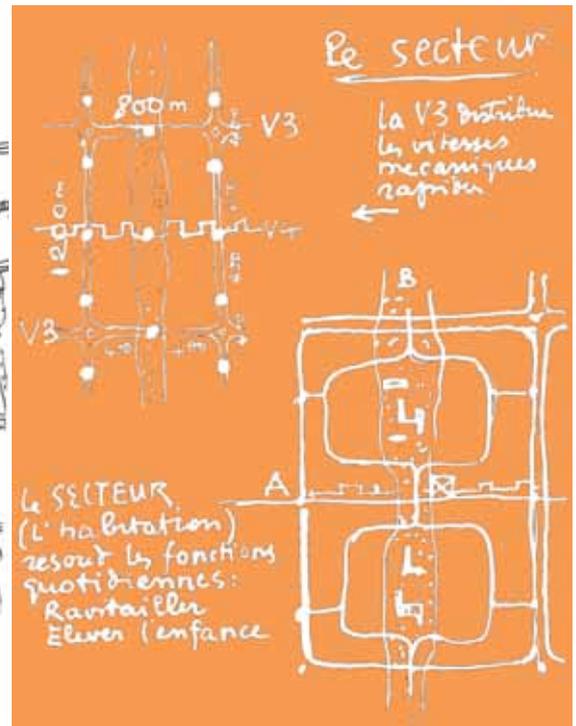
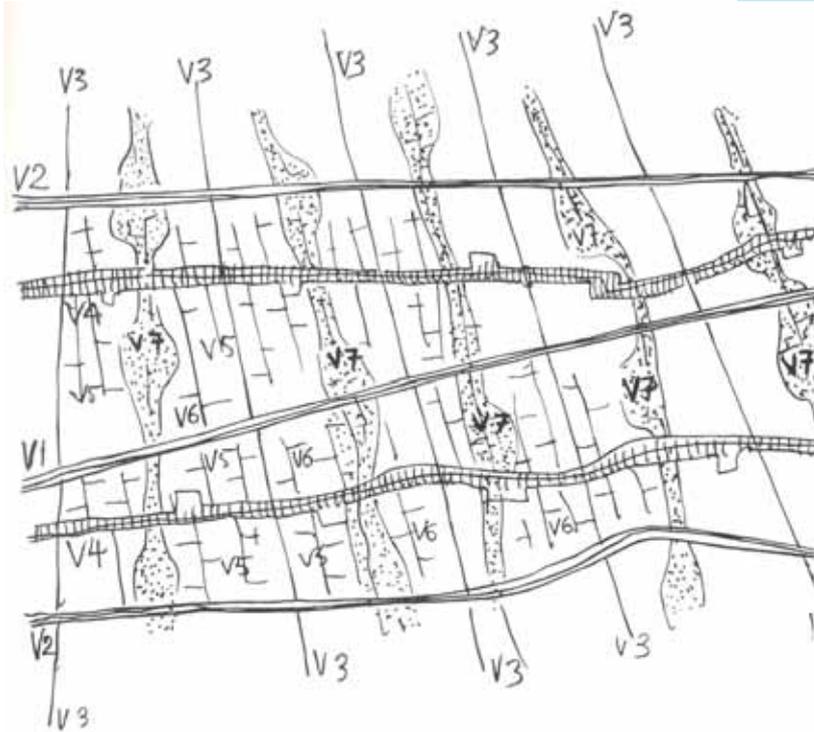
dalle loro tracce ed era ben diverso da quello immaginato da chi aveva progettato il piazzale. Questi vanno come se fossero nel vuoto! Ed è proprio un vuoto, perché nulla li richiama dall'intorno!

I pedoni, quelli veri, hanno sempre un senso, un "perché". Se apparentemente non hanno alcuna ragione per andare, sono certamente motivati a essere lì per una propria, personale e concretissima ragione. Collegata in modi che non sappiamo, ma che possiamo ipotizzare arguire indagare, con le attività poste nei luoghi dell'intorno. Ricordo a Seattle la grande Piazza Rosa dell'University of Washington. Notavo con Dennis Ryan, docente di urbanistica dell'università, che era bella, quella piazza. E lui disse "Certo che è bella, è copiata da Siena! Peccato però che non c'è mai nessuno. Non ci sono richiami a livello piazza in quegli edifici, nessuna attività ai piani terra!"

Fatti così spiegano come mai quel tutt'uno che è (può essere) un'architettura con il suo intorno alle volte implode. E l'edificio resta lì solo, a farsi ammirare in sé. Col risultato che edifici come il Guggenheim di Bilbao di Frank Gehry, la Torre Agbar di Barcellona di Jean Nouvel o lo Stadio Olimpico di Pechino di Herzog & de Meuron, con la loro immagine fungono da pubblicità e da icone turistiche. Col risultato che le architetture diventano come quei "Musei spettacolo" e quelle "Mostre spettacolo" per i quali l'International Council of Museums (Icom) Italia, ha emanato Raccomandazioni di condanna alle amministrazioni che privilegiano "gli eventi rispetto alle istituzioni, la spettacolarità rispetto alla crescita della cultura, il successo immediato rispetto allo sviluppo

durevole" (Jalla 2008). E' appunto il prevalere, la dominanza degli eventi sull'attenzione allo spazio d'uso!

E dietro la ricerca per l'effetto d'immagine si scoprono poi le pecche di progettazione esecuzione previsione di spesa ... Vedi rivestimento di coperture brillanti per evitare fastidiosi riflessi dei raggi di sole sull'edificio prospiciente la Walt Disney Concert Hall a Los Angeles; la sala principale del Palau de les Arts a Valencia da rifare neanche un anno dopo l'inaugurazione; nell'Auditorium di Roma inadeguatezza in numero e collocazione delle dotazioni igieniche per la sala da 2700 posti e necessità di ascensori per chi non può



salire le impegnative rampe di scale per le gallerie superiori ... (Tombesi 2008, Millan e Chiorino 2008). E quali pecche nello spazio pubblico? Inadeguata la rappresentazione di uno spazio dove pure si svolge la vita. Scarsa la coscienza di quello che sarà ambiente vissuto.

Tra le idee sulla mobilità e le idee sull'uso dello spazio c'è un rapporto singolare. Non tanto tra le idee sui fenomeni di un campo e dell'altro, ma proprio tra il modo di pensare ai problemi e al che fare/perché dell'uno e dell'altro. Non è da escludere che anche in Italia qualche volta le cose stiano come Kaiser, Godschalk e Chapin notavano nel 1995 per gli Stati Uniti, dove piani urbanistici e piani dei trasporti sono pensati come operazioni separate. Il piano trasporti tende ad assumere come schema dei futuri usi del suolo una proiezione degli usi passati così rafforzando le tendenze dello sviluppo passato e non quelle previste dal piano urbanistico. Mentre quest'ultimo per parte sua considera molto di quanto proposto dal sistema trasporti come un input diverso da un fattore di piano da coordinare con gli usi del suolo.

Non c'è dubbio che un rapporto di questo genere tra i due campi di azione sia esattamente l'opposto di quello che occorre se si vogliono perseguire progressivamente migliori condizioni di vita in un territorio. Ma questa consapevolezza comincia a circolare anche in Italia. Vediamone allora qualche esempio: un primo sulla relazione tra piani urbanistici e piani della mobilità e un secondo sulle norme per la redazione di questi ultimi.

Un buon esempio di Piano della mobilità è il piano urbano di Reggio Emilia approvato il 5 maggio 2008 dichiaratamente impostato su "una grande novità": la coerenza fra Pum (mobilità) e Psc (urbanistica). "Costruito per spostare la

"La regola delle 7V": classificazione delle strade secondo Le Corbusier. Sulla V3 è impostata l'organizzazione del "settore" urbano equivalente a un quartiere residenziale (5.000 - 20.000 abitanti) e di conseguenza di un intero insediamento. Un'applicazione totale della regola è stata fatta a Chandigar.

domanda di mobilità dall'automobile al trasporto pubblico e alla bicicletta", il piano "lavora in stretta sinergia e integrazione con il piano strutturale comunale" e quindi con la pianificazione urbanistica "ponendo il problema della limitazione della dispersione di insediamenti, civili e produttivi, sul territorio". Che equivale a limitare l'uso dell'automobile. Finalità generali: attenuare l'impatto ambientale, migliorare l'efficienza della mobilità con particolare attenzione ai problemi quotidiani, migliorare la sicurezza soprattutto negli spostamenti quotidiani con l'introduzione di Zone a traffico moderato: le cosiddette Ztm o Zone 30.

Significative alcune iniziative della Regione Piemonte costruite a partire da una critica puntuale delle norme vigenti. Si vedano le "linee guida" per le zone 30, dove si giudica "fuorviante" che le norme italiane guardino allo spazio della mobilità esclusivamente in rapporto alla efficienza del traffico veicolare (linea guida 7), classificando le strade in una gerarchia ad albero che ignora la compatibilità ambientale e indica come zone classiche per la pedonalità le cosiddette "isole ambientali" ossia aree delimitate da "corridoi" di strade di scorrimento. Ciò comporta tra l'altro l'adozione di uno schema di assetto residenziale che ripete il modello di impianto razionalista della tradizionale "unità di quartiere", così ripescando l'"ideologia della vita comunitaria di villaggio" (l.g. NISS 2.03) ormai priva di senso. In conclusione, il testo



Linee guida zone 30 della Regione Piemonte. Schema complessivo di un ambito residenziale in cui va realizzata una zona 30: planimetria e legenda.



Ecco il senso di una "isola pedonale" secondo una classificazione tradizionale delle strade: uso pedonale massimo all'interno e separazione netta dal contesto.

che implichi accessi. Una tale classificazione riconosce e divide le strade partendo da un categoria "superiore" di distribuzione primaria per poi scendere attraverso le strade intermedie a mano a mano che diminuisce la loro capacità di ospitare il traffico di attraversamento fino ai percorsi esclusivamente pedonali. E, cosa che la rende particolarmente problematica per le città esistenti, considera accettabili solo le situazioni che corrispondono alla specializzazione funzionale indicata, sottovalutando il fatto che per le strade delle città esistenti nella gran maggioranza dei casi non si può evitare la commistione di diverse componenti di traffico.

Come si vede c'è una vera contrapposizione tra tale classificazione e quella espressa dal linguaggio corrente, che riconosce una priorità ben diversa alle strade di un insediamento! Chi legge ricordi qual è concretamente la strada "principale", quali le strade più importanti della sua città, del suo quartiere!

La classificazione italiana delle strade è un prodotto dell'evoluzione tecnologica del secolo scorso. Per decenni, nei paesi a sviluppo industriale avanzato, si è posto il problema di rispondere al progressivo incremento del tasso di motorizzazione. Si sono fatti studi sui problemi posti dal traffico con particolare attenzione ai tessuti urbani. Buchanan enunciò nel suo *Traffic in towns* la distinzione tra strade per il traffico di scorrimento e strade di esclusivo accesso agli edifici: "ci sono solo due tipologie di strade, strade di distribuzione, definite per il movimento, e strade di accesso, a servizio degli edifici". Furono così riprese e confermate idee espresse due decenni prima (H.A. Tripp), secondo cui le funzioni di distribuzione e di accesso sono "necessariamente antagoniste nella gestione dei sistemi urbani e soprattutto negli effetti che producono sugli stessi". Questo principio ha avuto come conseguenza una "gerarchizzazione" delle strade urbane che permane tuttora come codice di organizzazione del sistema urbano.

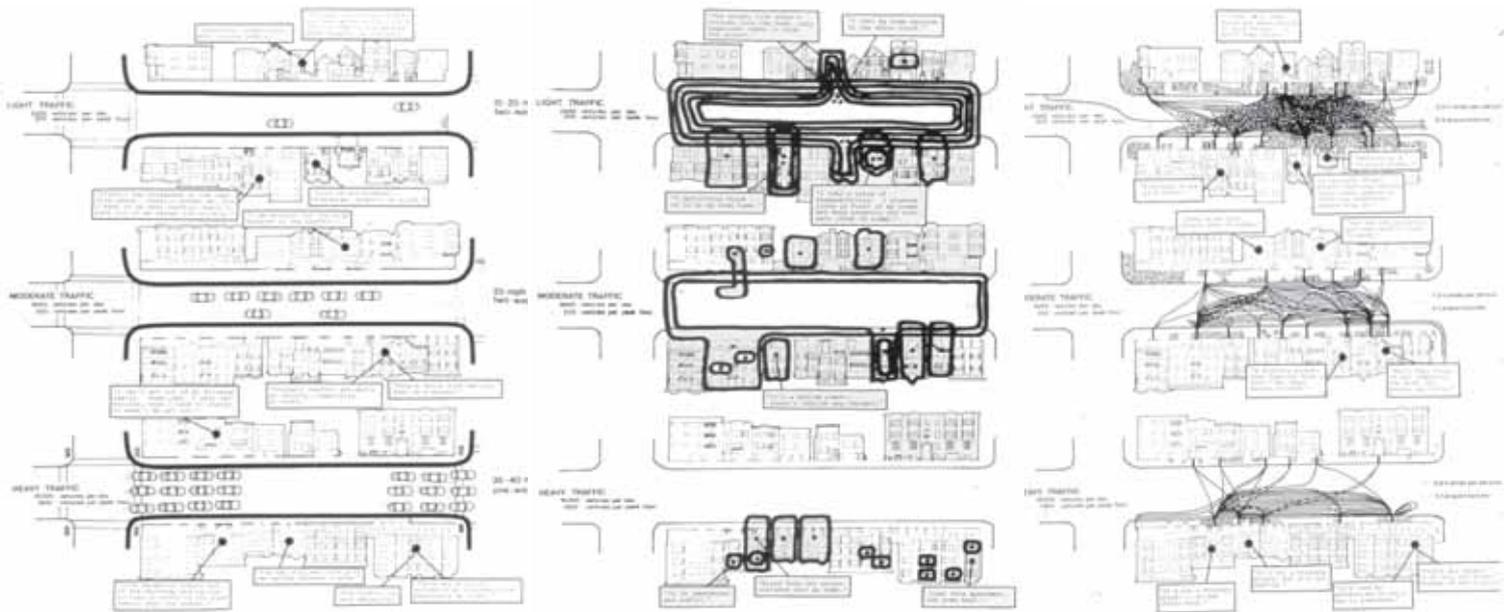
E' il caso appunto della classificazione italiana, messa a punto dal CNR nel 1998, dove solo l'ultimo dei quattro tipi di strade

costituisce un articolato e pesante giudizio di inadeguatezza delle normative italiane in tema di strade urbane.

Secondo le norme nazionali, le strade urbane devono essere ripartite sulla base di una precisa classificazione funzionale:

- autostrade destinate in modo esclusivo al traffico di attraversamento veicolare (di fatto ahimé uguali a linee di soglia!);
- strade di scorrimento destinate al solo traffico di attraversamento e in particolare a quello per spostamenti a lunga distanza interni al centro abitato e dove è possibile elevare i limiti di velocità da 50 a 70 km/h;
- strade di quartiere che hanno lo scopo di collegare settori urbani e quartieri limitrofi o zone estreme dello stesso quartiere;
- strade locali a servizio diretto degli edifici, per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. Da tali strade è esclusa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

E' una classificazione orientata al tipo di traffico che transita (o che si ritiene debba transitare) sulle strade e che separa rigorosamente tutto ciò che è circolazione da ogni mobilità



urbane individuati è destinato alla mobilità lenta e alla sosta veicolare. Senza che sia riconosciuta e definita una priorità di uso urbano per tutto il sistema. E quando questi principi sono stati applicati per pianificare nuovi insediamenti, il risultato è stato la creazione di 'oasi' di urbanità, con strade locali aperte ai pedoni ma circondate da un deserto di strade distributrici, quasi interamente vocate all'attraversamento da parte del traffico (Marshall 2005).

La necessità di connettere su base sistematica sapere ingegneristico e sapere urbanistico oggi si sta manifestando in modi diversi. Per esempio sul versante trasportistico è in corso uno studio già molto avanzato che ha l'obiettivo di superare la dicotomia classica tra il *circolare* e l'*accedere*. Qui il bisogno di una gerarchizzazione in cui le due funzioni possano anche essere riconosciute come separate ma non necessariamente incompatibili ha portato al tentativo di formulare un nuovo sistema di classificazione con la ricerca Arterial Streets Towards Sustainability (ARTIST). Base di tale ricerca, la riflessione sul fatto che ogni tratto stradale nasce dalla "combinazione di due caratteristiche, il *link status* e il *place status*", ossia la connessione tramite collegamento e il sito in sé. E inoltre dal fatto che *Link status* e *place status* non dipendono direttamente da caratteristiche come la forma fisica o l'uso che ne fanno gli utenti, ma dal loro ruolo in relazione al sistema urbano nel suo insieme. Il *link status* denota il relativo significato del tratto stradale come parte di una rete. Il *place status* il significato relativo di una strada locale come 'luogo' a connotazione urbana, all'interno dell'intero sistema urbano. Da questo punto di vista la conseguente gerarchizzazione delle strade non è affatto basata su un sapere che appartiene esclusivamente al mondo degli ingegneri, ma è costruita sulla osservazione di intersezioni a varie scale geografiche di categorie di usi del suolo da parte degli abitanti.

S. Francisco. Strade residenziali simili per caratteri degli edifici ma diverse per flusso giornaliero di automobili (heavy traffic 15.750, moderate traffic 8.700, light traffic 2.000): indicazione da parte degli abitanti dei rischi connessi al traffico, delle aree considerate "home territory", dei rapporti personali e dei punti di sosta dei pedoni.

Con finalità analoga e evidente coscienza urbanistica, Gabellini e Bonfantini (2005) studiano alcune strade di Milano a partire dai due approcci classici di problemi di traffico urbano e di qualità dello spazio strada. Il primo è quello proprio dei progettisti di infrastrutture e dei trasporti, caratterizzato dalla attenzione prevalente per gli aspetti di tipo funzionale e quantitativo e per le politiche settoriali, e dove oggetti soggetti e relazioni vengono interpretati ed espressi in termini di *flussi* veicolari, *sviluppo lineare* di infrastrutture, *capacità* ed *efficienza* delle reti, *superfici* di parcheggio. Un secondo approccio si affida soprattutto all'applicazione di tecniche che esperienze esemplari hanno proposto come soluzioni di successo, ripetibili in diversi contesti (*woonerf*, zone 30, isole ambientali, ecc.). Nella prospettiva di "rompere l'isolamento del problema e delle sue soluzioni", la ricerca centra l'attenzione sugli usi e sui comportamenti dei cittadini entro lo spazio stradale, aspetti "finora trascurati perché non ritenuti problematici". Come corollario, gli autori hanno indagato anche l'"immagine comune" del problema, ricercando nella cronaca giornalistica i caratteri dominanti del modo di descriverlo e interpretarlo. Uno studio sull'"idea del traffico" che tra l'altro conferma quanto abbiamo osservato poco più indietro: per il governo locale prevale l'attenzione sugli eventi e le grandi opere, per la gente comune prevale quella sulle "piccole cose" della vita quotidiana. Gli autori indicano la chiave del loro studio in un carattere particolare del luogo in cui si vive, carattere che in modo molto pertinente chiamano l'*abitabilità* dell'ambiente urbano e spiegano così: "Recuperando il significato profondo del

termine, occuparsi dell'abitabilità comporta lavorare sulla dimensione esperienziale che si dispiega nel rapporto tra spazio e società, allargare il campo di osservazione ai differenti luoghi e modi nei quali questo rapporto si realizza. In tal senso parlare di *abitabilità della strada* non è astratto o paradossale, ma indica il preciso intendimento di considerare quello del movimento un tempo fondamentale della vita e di orientare conseguentemente la progettazione." Come, aggiungiamo noi, per orientare ogni lavoro di studio analisi gestione dello spazio strada.

E' sempre più evidente che tenere separati i due saperi è sbagliato. E' sbagliato che piani urbanistici e piani dei trasporti siano pensati come "operazioni separate", forse riducendo il rapporto tra un territorio e una popolazione a quello tra un contenitore e un contenuto. Forse senza vedere realmente i soggetti umani, senza vedere la stretta connessione tra soggetti e situazione ambientale; e senza capire il bisogno di uno studio convergente tra competenze che vanno oltre trasporti e urbanistica.

C'è un *rapporto ecologico* tra soggetti e luoghi, tra società umane e ambiente della loro vita. È un rapporto in cui ambiente e soggetti formano un tutt'uno: senza *quell'*ambiente così intrinsecato, *quegli* esseri umani che li svolgono la vita non esistono. E così anche *quell'*ambiente, senza quegli esseri umani, non c'è. La relazione spazio-popolazione è una relazione vitale; che esprime un processo di *umanizzazione dello spazio* e di *localizzazione dei soggetti* (Caniglia Rispoli e Signorelli in c.d.s.). Da questo punto di vista lo spazio è un sistema di concretissimi *luoghi*; dove gli esseri umani, considerati a volte semplici unità demografiche, riacquistano la loro qualità di *soggetti sociali*. Urbanistica e Trasporti dunque hanno a che fare con spazi che sono sempre soggettivati, vale a dire che sono (saranno, sono stati) luoghi di e per soggetti sociali sempre localizzati. Dove l'ambiente della vita è tutt'altro che un puro ambiente "fisico": un mondo, quest'ultimo, privo di significati mentre tra gli esseri umani e la realtà spaziale del loro ambiente di vita c'è una relazione piena di senso e di valenze positive e negative, ossia di qualità terziarie, di *affordancies* (Gibson 1986), in un rapporto che coinvolge l'essere umano tutto intero, nello spazio e nel tempo.

Riferimenti Bibliografici

- Buchanan C. & Partners (1963) *Traffic in Towns*, Hmsco, London, noto come *Rapporto Buchanan*.
- Caniglia Rispoli C. (1998) "Piani urbani del traffico e mobilità pedonale", in De Luca M., Astarita V. (a cura di), *I piani urbani del traffico*, Società italiana dei docenti di trasporti, Napoli, pp. 352-362.
- Caniglia Rispoli C., Improta G. (1982) *Measuring alternatives for urban spaces: the improvement of pedestrian use*, in "Streets as Public Property", Univ. of Washington, Seattle, pp. 263-270.
- Caniglia Rispoli C., Improta G., tutoraggio Tesi di Laurea Andreozzi M., Cianciulli A., Iovine C., De Masi C., Lamba G., Miccio R., Perrotta M.
- Caniglia Rispoli C., Improta G., De Masi C., Improta A., Perrotta M. (1998) *A Pedestrian Mobility Mathematical Equilibrium Model*, 8th World Conference on Transportation Research, Antwerp.
- Caniglia Rispoli C., Signorelli A. (a cura di), *La ricerca interdisciplinare tra antropologia urbana e urbanistica*, Milano, Guerini in c.d.s.
- Comune di Reggio Emilia (2008) *Piano urbano della Mobilità*.
- Gabellini P., Bonfantini B. (2005) "Strade e pratiche: una ricerca su Milano", *Urbanistica*, 126, gennaio-aprile, pp.42-55.
- Federal Highway Administration (2007) *Pedestrian Road Safety Audit Guidelines and Prompt List*.
- Gibson J.J. (1999) *Un approccio ecologico alla percezione visiva* (1986), il Mulino, Bologna.
- Jalla J. (2008) "Bando alle mostre inutili", *Il sole 24 ore*, "Domenica", 6 luglio.
- Kaiser E.J., Godschalk D.R., Chapin F.S. (1995) *Urban Land Use Planning*, University of Illinois Press, Urbana and Chicago, p.375.
- Leroi-Gourhan A. (1977) *Il gesto e la parola* (1965), Einaudi, Torino.
- Litman T. (2008) *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria, Canada.
- Lynch K. (1981) *A Theory of Good City Form*, MIT Press, CambridgeMass. e Londra; tr. it. *Progettare la città*, Etas, Milano 1990.
- Marshall S. (2005) "Oltre Buchanan: la gerarchizzazione delle strade per l'urbanistica di oggi", *Urbanistica*, 127, maggio-agosto, pp. 115-117.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2001) *Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade*.
- Ministero Lavori Pubblici, *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*, Art.36 d.l. 30.4.1992, n.285.
- Millan L., Chiorino C. (2008) "Quando le archistar sbagliano", *Il giornale dell'architettura*, n. 65, settembre, pp. 5-9.
- Regione Piemonte - Trasporti, a cura di OCS Osservatorio Città Sostenibili, Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino (2007) *Linee guida zone 30*, in partic.: *L'ambito residenziale, la zona 30 e la normativa italiana. Linea guida NISS; Linea guida 3, La classificazione delle strade; Linea guida 6, Lo schema del piano di zona 30; Linea guida7. Lo strumento del regolamento viario*.
- Tombesi P. (2008) "Tra il progettare e il fare", *Il giornale dell'architettura*, 65, settembre, pp. 1,4.

Referenze immagini

La foto di pag. 65 è tratta da Qui Touring n. 10, 2008. La foto di pag. 66 è tratta da Buchanan C. & Partners, op. cit. Le immagini di pag. 67 sono tratte da Caniglia Rispoli C., Improta G. (1982) op. cit. Le immagini di pag. 69 sono tratte da Caniglia Rispoli C. et al. (1998) op. cit. Le immagini a pag. 69 sono tratte da Le Corbusier (1961) *L'urbanistica dei tre insediamenti umani*, Edizioni di Comunità, Milano. L'immagine di pag. 70 a sinistra è tratta da Regione Piemonte op. cit., quella in alto a destra è tratta dal *Domenicale* de Il Sole 24 Ore del 6/7/2008. Le immagini di pag. 71 sono tratte da Appleyard D. (1981) *Liveable Streets*, University of California Press.