

#Riprendersi la città. Guida per i cittadini, con 40 idee per riappropriarsi della città

Se avete tra le mani questo testo, è probabile che vi siate resi conto dell'importanza per le persone di riappropriarsi dello spazio della città, nonché dei problemi che sorgono nel tessuto urbano quando ciò non avviene. Potreste anche essere qui perché sospettate di avere la capacità di migliorare il comune in cui vivete o perché siete alla ricerca di strumenti legali e non violenti per riprendervi la città. Siete nel posto giusto.

Questa è una guida pratica perché i cittadini possano riprendersi la città. Noi, le persone, abbiamo un potere immenso nel plasmare l'ambiente in cui viviamo, anche se per decenni lo abbiamo ceduto a comuni che non sempre si sono occupati del benessere sociale. Cosa possiamo fare per recuperare lo spazio pubblico?

Vi diamo delle alternative in modo che possiate scegliere in base alle vostre possibilità e al vostro grado di impegno.

Riprendersi la città non è compito di una sola persona, ma di tutti noi che la abitiamo.

Lo scopo di questa guida

Questa guida è nata come sforzo comune per condividere gli strumenti per riprendersi la città, una vasta gamma di attività e iniziative per poter scegliere quelle che meglio si adattano alla situazione di ogni persona.

Cercare di applicare l'intera guida può essere eccessivo. Per questo motivo, consigliamo a chiunque sia interessato a recuperare spazi per le persone di dare una prima lettura per capire la portata del progetto, in modo da poter poi scegliere e agire sui punti per cui si sente più preparato. Ci sarà chi sceglierà di usare meno i veicoli privati a motore, ma si troverà nell'impossibilità di organizzare un'attività nel quartiere, e viceversa. Volevamo dare delle alternative.

Perché è necessario riprendersi la città?



La pianificazione urbana è una disciplina eclettica. Significa che coinvolge e influenza sistemi diversi. L'ambiente in cui si vive influisce su tutti i fattori che si possono immaginare: ha un impatto sulla salute fisica e mentale, influenza le opportunità di lavoro, condiziona la mobilità o limita il livello di felicità, oltre a molti altri fattori.

Quando una città è progettata per le persone, le relazioni tra le persone migliorano, la polarizzazione sociale si riduce, la qualità della vita aumenta, la salute migliora, gli affari funzionano meglio e le tasse vengono utilizzate meglio.

Alcune persone si godono insieme lo spazio pubblico di un parco. | [Alex Blăjan](#)

È particolarmente importante per i bambini, poiché una città progettata per le persone aumenta le opportunità di gioco libero, di interazione sociale, di gioco attivo (aumentando l'attività fisica e riducendo la sedentarietà), consente una maggiore autonomia negli spostamenti e ha un impatto positivo sul loro sviluppo e sulla loro salute.

È vero anche il contrario. Quando le città non sono progettate a misura d'uomo, la qualità della vita ne risente e l'ambiente è ostile a chiunque provi ad uscire. In queste città, la pianificazione urbana e la politica non sono riuscite a dare risposte.

L'inquinamento acustico e atmosferico hanno un effetto negativo sulla salute, le tensioni sociali crescono, gli abusi aumentano, le opportunità di lavoro si riducono e i servizi pubblici diminuiscono. La vita diventa meno vivibile e le possibilità svaniscono. Non c'è una città, non c'è un progetto comune.



Falso segnale di divieto in cui il pedone si nasconde dietro la striscia rossa. | [Belinda Fewings](#)

Nel 2015, l'ONU ha posto al centro della Giornata Mondiale dell'Habitat la campagna "Spazi pubblici per tutti", evidenziando due fatti:

1. La qualità degli spazi pubblici è un fattore indispensabile per migliorare la vita delle persone;
2. Per decenni l'importanza della qualità degli spazi pubblici è stata sminuita fino a mostrare evidenti segni di deterioramento e abbandono.

Gli spazi pubblici della città sono stati trascurati per decenni, ceduti quasi esclusivamente a interessi privati, con la conseguente perdita di spazi comuni di incontro per la cittadinanza, la promozione della convivenza o il "fare la città".

Una città per i veicoli a motore privati

Ad esempio, si stima che lo spazio sacrificato al traffico automobilistico rappresenti il **20-40%** della superficie totale della città, che sale a oltre il **60%** se si considera solo lo spazio pubblico e **raggiunge l'80%** se si analizza lo **spazio stradale** (90% in **Paesi come gli Stati Uniti**). L'**85%** **dello spazio** è destinato a tutte le forme di mobilità. Inoltre, il veicolo occupa spazio e non viene utilizzato per più del 90% del tempo (**92,3%**, **95%**, 96,5% o **97%**, a seconda della città analizzata).

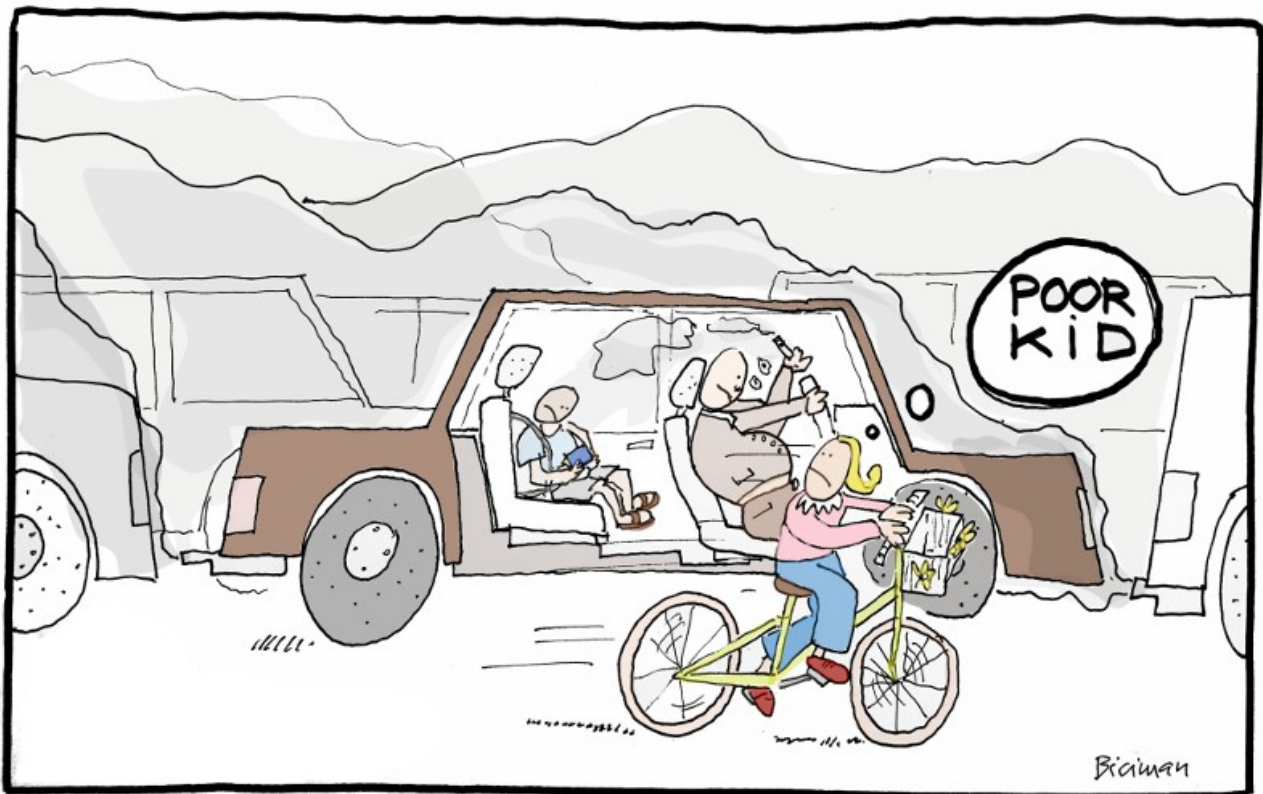
Questa sproporzione nell'uso della strada diventa ancora più evidente se si considera che **meno del 34,6% delle persone in Spagna ha la patente B**. Ed è chiaro che non tutti la usano regolarmente, dato che molte persone che hanno questa patente non guidano. Allora, perché le città sono state progettate per e dai veicoli privati a motore, soprattutto quando le persone non vogliono guidare e non ci sono **molte auto nelle città**?

Come affermato in un metastudio **che ha esaminato 800 studi scientifici**, "per migliorare gli indicatori di salute, raggiungere gli obiettivi climatici e creare città più vivibili, la **riduzione dell'uso dell'automobile** deve essere una priorità urgente". Abbiamo bisogno di più spazio per le persone, meno rumore, meno emissioni, più stabilità economica e maggiore interazione sociale per evitare la polarizzazione e la frammentazione sociale. Come si può raggiungere questo obiettivo?

Perdita di biodiversità, mancanza di spazi comuni, frattura sociale

"Rivendicare il diritto alla città, nel senso in cui lo intendo io, significa rivendicare una sorta di potere che configuri il processo di urbanizzazione, la forma in cui si costruiscono e ricostruiscono le nostre città e farlo in modo essenziale e radicale" - David Harvey, Rebel Cities (2013).

Sebbene l'uso massiccio dell'automobile - un'invenzione utile che non abbiamo imparato a usare con saggezza - sia una delle grandi sfide per il futuro delle città, non è né l'unica causa della loro distruzione né l'unico indicatore del degrado urbano. La perdita di biodiversità associata alla mancanza di spazi verdi, la privatizzazione dello spazio pubblico o la mancanza di luoghi di incontro gratuiti per le persone causano gravi danni all'ambiente, alla salute della popolazione o all'attuale frattura sociale. Cerchiamo di risolvere il problema. Diamo delle alternative.



Un automobilista porta il figlio in auto. Una bambina passa in bicicletta vicino all'auto e pensa "povero bambino". | BiciMan

Bibliografia consigliata

Recommended bibliography to understand the current urbanistic difficulties:

- *The Death and Life of Great American Cities* (1961, 2020), Jane Jacobs.
- *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier* (2011), Edward Glaeser.
- *Tactical urbanism vol.1* (2012), Mike Lydon.
- *Regenerating America's Legacy Cities* (2013), Lavea Brachman y Alan Mallach.
- *City of Children* (2014), Francesco Tonucci.
- *Bike Nation: How Cycling Can Save the World* (2017), Peter Walker.
- *Urbanismo feminista* (2019), Col·lectiuPunt 6.
- *Gender-Inclusive Urban Planning Design* (2020), World Bank.
- *Palaces for the People: How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life* (2021), Eric Klinenberg.
- *Guía para planificar Ciudades Saludables* (2022), FEMP/RECS
- *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice* (2022), OMS

Motivi di speranza: il caso di Amsterdam

Guardate le immagini qui sotto e diteci: quale città preferite? Lo chiediamo perché c'è stato un tempo in cui Amsterdam non era Amsterdam. A metà del XX secolo, come molte altre città, Amsterdam - la città che oggi associamo alla vera mobilità intelligente - si è sviluppata come spazio quasi esclusivamente dedicato all'auto privata. In effetti, Amsterdam era un luogo pieno di auto come qualsiasi altro posto.



Fotografia in bianco e nero di un viale di Amsterdam con uno spazio riservato quasi esclusivamente alle auto private. | Amsterdam Archives (beeldbank.amsterdam.nl)

Lo stesso viale, decenni dopo, riconvertito. Sono state aggiunte aree verdi e piste ciclabili, si è dato spazio alle persone. | Thomas Schlijper (schlijper.nl)



Fotografia in bianco e nero di un altro viale di Amsterdam, praticamente una lastra di asfalto con circa sei corsie per le auto private. Amsterdam Archives (beeldbank.amsterdam.nl)

Foto attuale dello stesso viale, sul quale sono state realizzate due grandi piste ciclabili, più alcune corsie per il treno urbano, sotto le quali si trova un'area erbosa. | Thomas Schlijper (schlijper.nl)

All'inizio degli anni '70 del secolo scorso, la città di Amsterdam era un luogo infestato dal traffico privato e inquinante. Le politiche che sono state orientate per diversi decenni a dare spazio alle auto e confinare le persone in ristretti spazi laterali, noti come "marciapiedi", hanno dato i loro frutti. Inoltre, l'industria automobilistica aveva speso una fortuna per educare generazioni di cittadini modello a rispettare le norme di sicurezza, questo è l'eufemismo per indicare le norme per dare la priorità alle auto rispetto alle persone. Almeno fino a quando i cittadini non hanno detto basta e si sono organizzati per riprendersi la città.

Nel breve resoconto che segue si può vedere come i cittadini si siano organizzati per occupare le strade; la causa scatenante è stata l'alta mortalità infantile causata dagli automobilisti che ha portato al movimento *Stop Kindermoord* (stop all'omicidio dei bambini). Letteralmente, i cittadini hanno occupato le strade della città, più e più volte.

Per molto tempo, i cittadini di Amsterdam preoccupati per il futuro della loro città **hanno occupato le strade con azioni non legali ma non violente**. Hanno eretto barriere nelle strade, bloccato il passaggio delle auto o si sono seduti con sedie che occupavano l'intera carreggiata. All'arrivo della polizia, alcuni cittadini sono stati multati. Altri scappavano per poi tornare dopo pochi minuti.

Più volte gli abitanti di Amsterdam sono scesi in strada e hanno bloccato il traffico. Hanno lottato contro gli automobilisti violenti attraverso sit-in pacifici ma energici e sono riusciti a trasformare la città in uno spazio per le persone. Sono riusciti a riappropriarsi della città occupata dalle automobili e hanno dimostrato che anche altre città possono mobilitarsi per fare lo stesso.

Questo testo è distribuito con licenza [CC BY-NC-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

Testo originale: <https://recuperarlaciudad.notion.site/RecuperarLaCiudad-web-Gu-a-para-la-ciudadan-a-con-40-ideas-para-una-recuperaci-n-urbana-1213eac65e184cd7b05cc248d3007275>

Traduzione italiana: <https://framapiaf.org/@nilocram/>