



20

BUONE RAGIONI



per trasformare i quartieri
a misura di bambino



This project has received
funding from the European
Union's Horizon 2020 research
and innovation programme under
grant agreement No. 723375



METAMORPHOSIS
www.metamorphosis-project.eu



Il concetto di “strada” è in circolazione da parecchio tempo, da molto prima che venissero inventate le auto. In passato lo spazio che separa una casa dalle altre veniva utilizzato per diverse attività e propositi, tra cui il lavoro, l'intrattenimento, la comunicazione, come mercato di scambio o per il trasporto. Naturalmente le nostre strade erano anche il luogo perfetto per la crescita dei figli – per giocare, discutere, fraternizzare, crescere e migliorare la propria posizione in società. Queste dinamiche hanno caratterizzato le nostre città per molti secoli, ma la situazione è cambiata drasticamente negli ultimi 60 anni.

La multifunzionalità e l'aspetto pluricolore della strada si sono trasformati nella monocultura delle auto e del traffico, che è oggi dominato da veicoli a motore. Lo spazio delle città, prima destinato agli esseri umani, è diventato un luogo dominato da macchine a combustione e dal grande consumo energetico. Durante questa transizione i bambini sono stati lasciati indietro; come qualsiasi cosa interferisse con lo scorrere libero del traffico, anche ai bambini è stato precluso l'utilizzo dello spazio. Da quel momento sono state costruite delle strutture apposite per i bambini, quelle che noi chiamiamo “parco giochi”! Perché giocare e rilassarsi in quello che un tempo era il proprio spazio non era più possibile. La strada è diventata un luogo ostile, piena di paure e pericoli, e lo è rimasta ancora oggi.

Ai bambini insegnano addirittura le regole per sopravvivere in questo ambiente: noi la chiamiamo “educazione stradale”!

Nonostante ciò ci sono piccoli sprizzi di speranza che cercano di uscire da questa logica di “strada veicolizzata fino alla morte”. Passo dopo passo le “living streets” fanno tornare i bambini a giocare in strada, i “parklets” (parcheggi convertiti) trasformano spazi per auto in luoghi dove le persone possono socializzare, mentre i dintorni delle scuole possono essere liberati dalle auto e riconsegnati ai bambini.

E questi sono solo alcuni esempi. In questa brochure troverete le 20 buone ragioni per ridestinare la strada alle persone e soprattutto ai bambini!

Metamorphosis significa trasformare i quartieri con un focus sui bambini. Il concetto nasce dalla premessa che quando un quartiere presenta molti bambini nel suo spazio pubblico, questo è l'indicatore principale che il quartiere è progettato come quartiere sostenibile. La parola “sostenibilità” è infatti collegata in modo intrinseco con “bambini”, dal momento che implica che lo spazio sia pianificato per le generazioni future.

Contatto per chiarimenti e suggerimenti:

Karl REITER

Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23

E-Mail: reiter@fgm.at

(IT)

Carlotta Petolicchio

carlotta.petolicchio@oekoinstitut.it

Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige

Via Talvera 2, 39100 Bolzano

info@oekoinstitut.it

Ideazione concettuale e sviluppo:

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM

Austrian Mobility Research AMOR

Alan Wong, Karl Reiter, Susanne Wrighton, Sabine Oberrauter

Edizione: aprile 2019

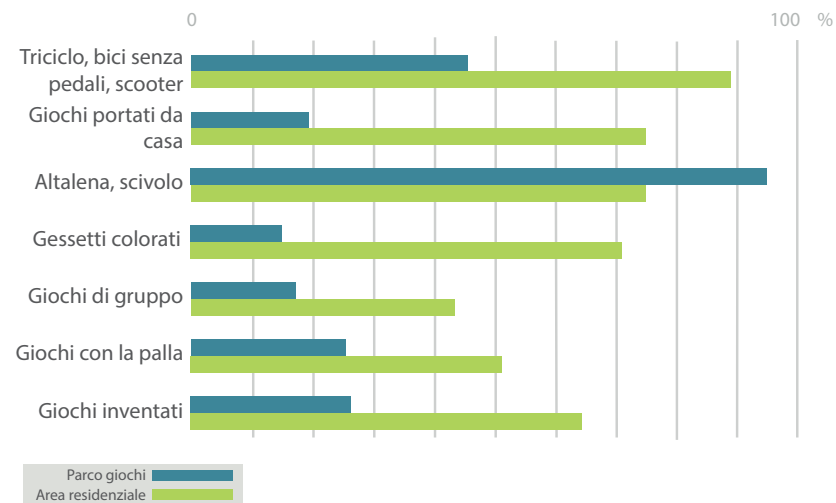
Cover/Grafica: © Harry Schiffer

Bambini nel traffico stradale



Fonte: Verkehrsclub Österreich VCO (1991)
Grafica: Verkehrsclub Österreich VCO (1991); FGM-AMOR (2019)

Dove e a cosa preferiscono giocare i bambini?



Fonte: Hüttenmoser M. (2004)
Grafica: Hüttenmoser M. (2004); FGM-AMOR (2019)

01

Non è vero che i bambini sono una piccola versione degli adulti

Meglio un traffico a misura di bambino o un bambino a misura di traffico?

La percezione visiva e le abilità dei bambini sono fondamentalmente differenti da quelle degli adulti. I bambini non riescono a comprendere tutti i processi, specialmente nei luoghi pubblici, dove c'è molto da osservare e molte cose che hanno difficoltà a comprendere.

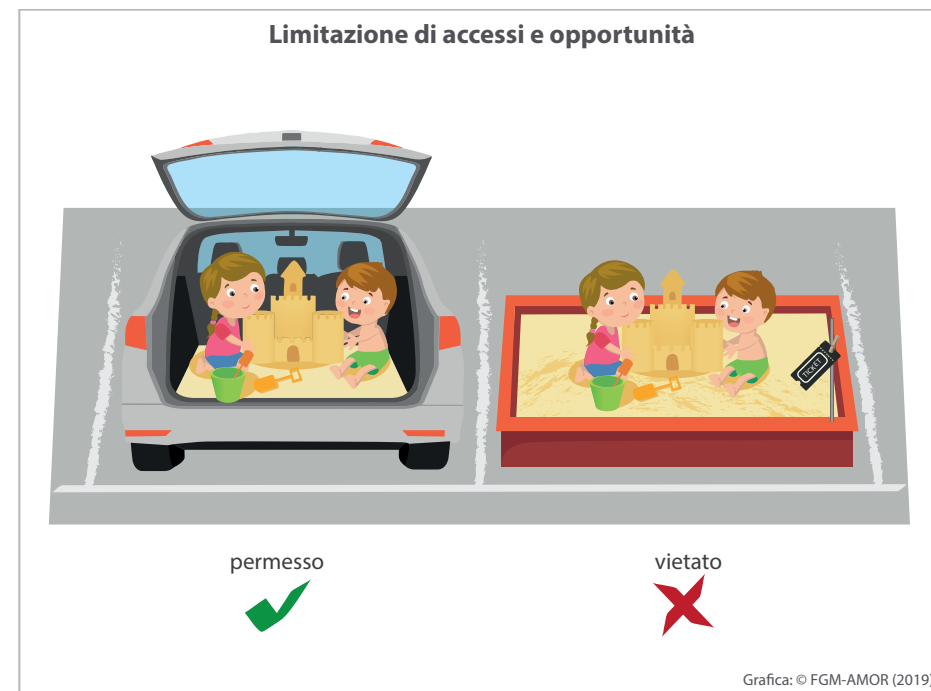
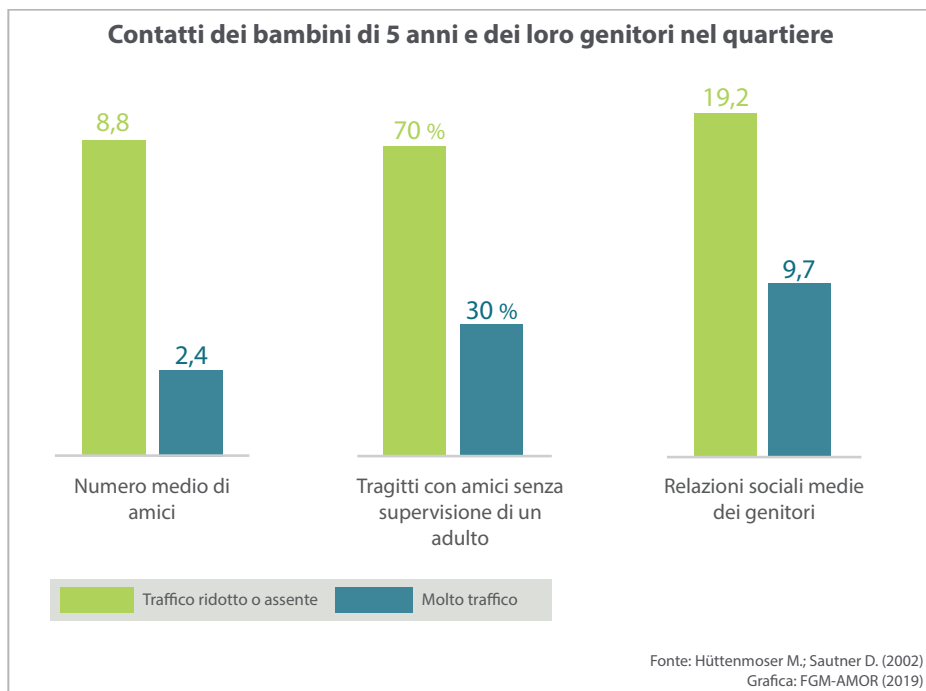
Al contrario, pianificare lo spazio a misura di bambino aiuta a tenere in considerazione i loro bisogni e capacità, ed offre loro luoghi più aperti, senza traffico e con strade residenziali e scolastiche in cui giocare, socializzare, crescere e formarsi.

02

Aiuta i bambini a formarsi

Quando i bambini si sentono a casa sono più creativi

Giocare è essenziale per lo sviluppo sano dei bambini, ma lo spazio deve essere adatto per questo tipo di attività. È fondamentale che i bambini facciano esperienza dello spazio pubblico anche in maniera indipendente, senza supervisione e che imparino a percepire e gestire il rischio. Il focus dovrebbe essere quindi creare opportunità affinché i bambini possano muoversi e giocare in strada vicino alla propria casa e garantire che questi luoghi siano salutarci. La città di Friburgo con le sue "living streets" e la conversione di strade residenziali in zone a traffico limitato ne è un chiaro esempio.



03 Meno traffico = più amici

La pedonalizzazione permanente delle strade ha un effetto positivo sulle relazioni sociali

Alcune ricerche mostrano che molti bambini crescono principalmente all'interno delle quattro mura di casa, perché i genitori sono troppo spaventati al pensiero dei pericoli in cui possono incorrere in strada. In questi casi gli spostamenti autonomi dei bambini non vengono permessi e la loro possibilità di fare amicizie è limitata. Un aumento delle aree pedonali invece non solo porta ad uno sviluppo più sano dei bambini in adulti più indipendenti, ma aiuta gli adulti stessi ad aumentare le loro relazioni sociali nel quartiere.

04 È davvero pubblico?

Lo spazio pubblico deve essere libero e accessibile per tutti

Lo spazio pubblico dovrebbe essere un bene comune egualmente accessibile a tutti i residenti. Nonostante ciò un'alta percentuale di spazio e strade nelle nostre città è dedicato solamente ai veicoli motorizzati. Quando si parla di parcheggi lo spazio viene infatti destinato principalmente a chi possiede un'auto, al punto che oggi per autorizzare i bambini a giocare in un'area destinata al parcheggio devono farlo dentro ad una macchina parcheggiata! La giustizia spaziale non consentirebbe di attribuire allo spazio una sola funzione, dedicandolo ad un gruppo specifico e ai suoi interessi. Tornando a dedicare questo spazio anche ad altri usi e per interazioni sociali, sarebbe veramente accessibile a tutti.

Lezioni in strada (Odense, DK)

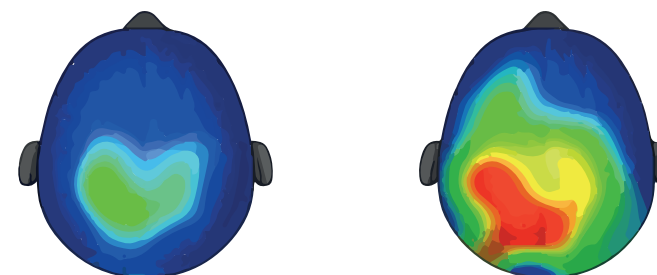


Fonte/Grafica: cycling-embassy.dk (2010)

Attività cerebrale durante un test

Dopo 20 minuti, stando seduti e rilassati

Dopo una camminata di 20 minuti



Blu = minore attività neuronale
Rosso = maggiore attività neuronale

Fonte: VCÖ (2017), Eltis (2017)
Grafica: activelivingresearch.org (2015), FGM-AMOR (2019)

05 Modi alternativi di imparare

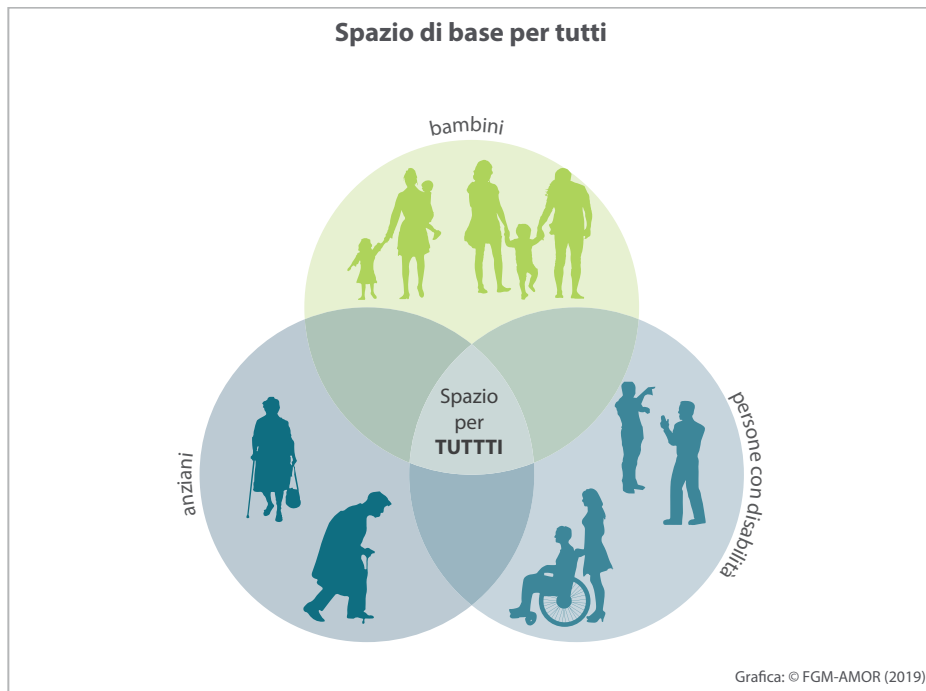
Lo spazio che circonda le scuole potrebbe essere usato come aula all'aperto

Le strade che circondano le scuole o gli asili nidi possono essere utilizzate come aree di gioco o per fare lezione. La città di Odense, per esempio, le chiude durante l'orario scolastico. Non solo gli alunni beneficiano dell'area durante le ricreazioni, grazie a giochi divertenti e attività fisiche aggiuntive, ma anche l'insegnamento di materie come matematica avviene sotto forma di giochi e movimento. La città di Bregenz in Austria segue questo esempio e, dove possibile, cerca di chiudere le strade scolastiche tra le 7:15 e le 17:00.

06 Attività fisica per un cervello più attivo

Camminare o andare a scuola in bicicletta migliora i risultati scolastici

È risaputo che l'attività fisica aumenta le funzioni cognitive e cerebrali delle persone. L'esperienza di Bolzano dimostra che piccoli investimenti specifici, come la chiusura di una strada 15 minuti prima e dopo l'inizio delle lezioni, porta ad un aumento di quasi l'80% dei bambini che vanno a piedi o in bicicletta, e 45% dei bambini già alle elementari andrà a scuola da solo. Mostrano inoltre un miglioramento dei risultati e del benessere generale a scuola.



07 La città multifunzionale

Le città che offrono infrastrutture multifunzionali danno a tutti i cittadini le stesse possibilità di vivere la città

Una città che ha infrastrutture attraenti, multifunzionali e abbastanza posti in cui sedersi e rilassarsi porta la gente a tornare in strada. Un miglioramento della qualità dello spazio pubblico aperto contribuisce al funzionamento dell'ambiente sociale, in particolare per i bambini, gli anziani e le persone con disabilità. La città di Griesheim, in Germania ha infrastrutture e un design urbano adatti non solo per sedersi e giocare, ma anche come luogo di ritrovo o da usare come cinema comunale.

08 "Apertura temporanea" delle strade

L'apertura temporanea delle strade aumenta l'area che le persone considerano parte del "quartiere"

Il concetto di „luogo“ nasce sulla base delle relazioni interpersonali, sulla creazione di un'identità comune e di un senso di appartenenza; gli spazi messi a disposizione delle persone rivelano se un ambiente è accogliente per lo sviluppo di un quartiere. I festival di strada, le passeggiate/maratone di gruppo o le giornate senza auto sensibilizzano i cittadini sull'uso dello spazio pubblico e sulle sue potenzialità. A Parigi, Bruxelles o Copenhagen, ad esempio, le strade vengono aperte al pubblico durante le giornate chiuse al traffico. La città di Bogotá raggiunge il top con giornate senza auto ogni domenica e nei giorni festivi dalle 7.00 alle 14.00.

Gli orti comunitari come luoghi di cristallizzazione (Graz, AT)



Grafica: bergschaf / Lendwirbel (2018)

I parklet riempiono i luoghi di vita (Vienna, AT)



Grafica: © Hinterland / Krongarten Wien (2013)

09 Luoghi di cristallizzazione

Avere luoghi di incontro crea numerosi vantaggi per le comunità di quartiere

Attraverso le sfide e gli obiettivi comuni, la fiducia, il supporto reciproco e l'investimento in uno spazio comune, i "punti di cristallizzazione" aiutano a costruire un senso di comunità. Gli orti comunitari non solo animano il quartiere, ma portano entusiasmo per il contatto con la natura, l'attività fisica regolare e la riduzione dello stress, che sono benefici per la salute dei residenti. Gli orti urbani danno inoltre alle persone l'opportunità di superare le barriere sociali e di conoscere il loro quartiere.

10 Parcheggiare che passione!

Un parklet trasforma una strada in un punto d'incontro tra persone

I parcheggi possono essere trasformati in un luogo pubblico che (ri)attiva le strade, crea quartieri più vivaci e promuove la vitalità dell'economia locale. I parklet nascono dalla loro trasformazione temporanea, che avviene normalmente costruendo una piattaforma come prolungamento del marciapiede e aggiungendo panchine, piante o altre decorazioni. Quando il posto riservato ai parcheggi diventa accessibile a tutti, la qualità della vita del quartiere migliora notevolmente.

Sentirsi a casa in una Zona Ibrida



Grafica: © Hertha Hurnaus / feld72 Wien (2018)

Sorvegliare in modo naturale (Copenhagen, DK)



Grafica: © Stan Petersen (2017)

11

Riattivare le aree

Favorire i pedoni rianima le aree delle città

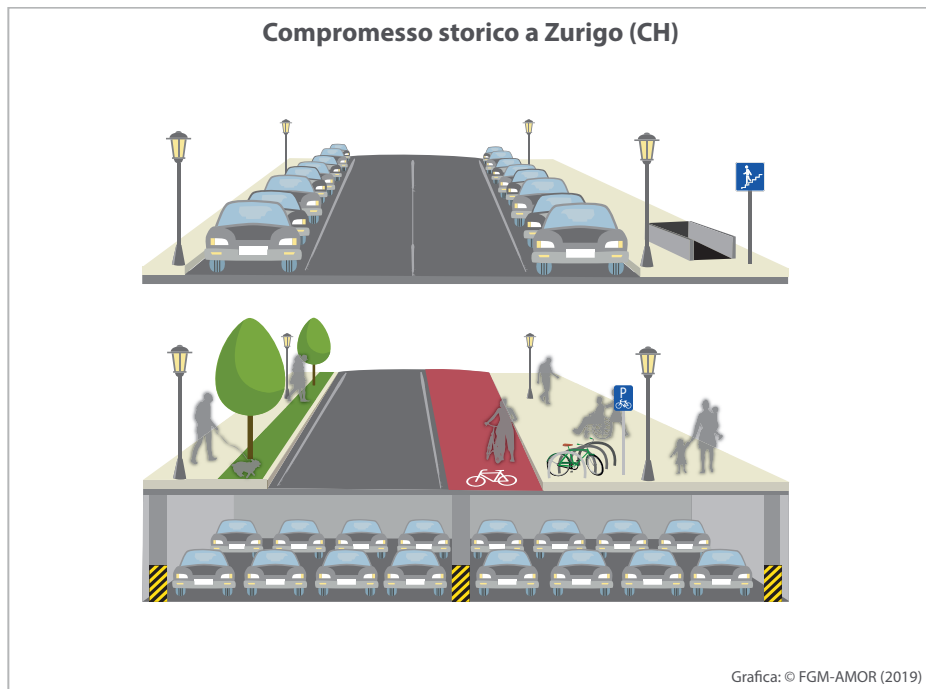
Le Zone Ibride sono aree dove lo spazio pubblico incontra lo spazio privato, dove le famiglie, gli uffici e i negozi interagiscono con la strada, i parchi e le piazze. Queste zone modellano l'immagine della vita urbana e svolgono importanti funzioni sociali. Sono le aree in cui ci soffermiamo, facciamo acquisti e trascorriamo il nostro tempo libero, almeno così era molti anni fa. In un buon quartiere gli edifici interagiscono con gli spazi pubblici esterni, si permette di usare lo spazio in modo diverso di giorno in giorno e si offre alle persone abbastanza spazio per potersi incontrare.

12

Occhio alla strada

Una città vissuta dai propri cittadini fa sentire le persone sicure, anche se circondate da sconosciuti

Vedere gente che cammina, va in bicicletta e trascorre il tempo in luoghi pubblici all'aperto crea un senso di sicurezza – sono tanti gli occhi puntati sulla strada. Ma raggiungere questo obiettivo non è facile e per farlo è necessario trovare un equilibrio tra le esigenze degli utenti. Una buona progettazione dei luoghi pubblici, la possibilità per le persone di osservare la vita in strada, percorsi chiari e ben definiti, uniti alla qualità degli spazi pubblici, attraggono le persone in strada. La promozione degli spostamenti a piedi, in particolare, aumenta l'attività, la vivacità, l'interazione sociale e la „sorveglianza naturale“ nei luoghi pubblici - e riduce il rischio di criminalità.



13 Farne di più con meno spazio!

Per ogni parcheggio sotterraneo costruito, la città di Zurigo ne elimina uno in strada

In quasi tutte le città si discute continuamente della mancanza di parcheggi. Ma c'è una regola ben nota da non dimenticare: più corsie e più parcheggi attirano anche più traffico. La città di Zurigo ha dimostrato che non è necessariamente così. La politica del compromesso storico stabilisce che il numero di posti auto debba rimanere fissa al livello del 1990. Ogni volta che un nuovo parcheggio sotterraneo viene costruito, uno in strada deve essere rimosso. Anno dopo anno, questa strategia ha portato a destinare lo spazio pubblico ad altri usi.

14 Assegnare priorità allo spazio tra gli edifici

Guadagnare più qualità di vita con una pianificazione intelligente

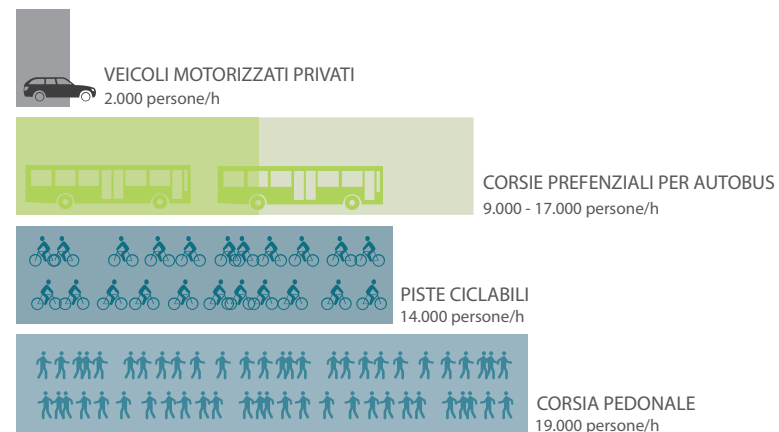
I pedoni devono essere privilegiati nella distribuzione dello spazio tra gli edifici. Le ristrutturazioni rappresentano una particolare opportunità per lottare per strade migliori, in cui valga la pena vivere. In cima alla lista delle priorità devono esserci le persone ed una progettazione più attrattiva del loro ambiente fisico. Non solo questo crea spazio a sufficienza per tutti, ma rende le strade - altrimenti grigie e noiose - un piacere per gli „occhi e l'anima“.

Ridisegnare la strada principale Slovenska (Ljubljana SLO)



Grafica: urb-i.com - Urban Ideas / google streetview (2013); planet.si (2015)

Capacità massima di una corsia di 3 m



Fonte: FSV, RVS 03.04.12; SUP u.a. (2008); UITP (2015), GIZ, TU Delft
Grafica: © UITP 2015, GIZ, TU Delft; FGM-AMOR (2019)

15

Pensare in grande paga

Avere il coraggio di agire e abbandonare vecchie abitudini dà spazio a nuove possibilità

Adattare nuovi modi di pensare aumenta la qualità della vita urbana. La riduzione delle emissioni ed una minor congestione del traffico, così come l'aumento dell'area disponibile per spostamenti a piedi e in bicicletta sono solo alcune delle possibili conseguenze positive. Ad esempio, la via principale Slovenska di Lubiana, un tempo a quattro corsie - una reliquia della città tradizionale del passato - è diventata un luogo che dà priorità ai pedoni, ai ciclisti e al trasporto pubblico. Gli alberi e l'assenza di auto caratterizza oggi il paesaggio urbano e migliora l'ambiente per le persone, sostenendo così la teoria secondo cui è possibile far sparire le auto.

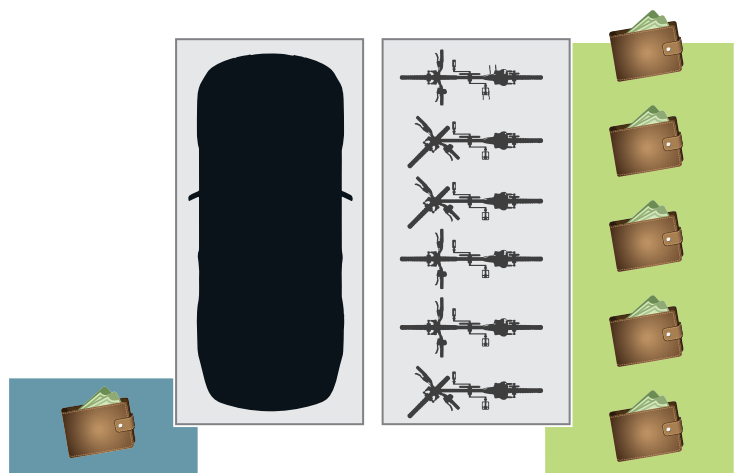
16

La dieta stradale corretta per una distribuzione efficiente dello spazio

Aumentare la capacità totale delle strade attribuendo maggior spazio a modalità di trasporto più efficienti

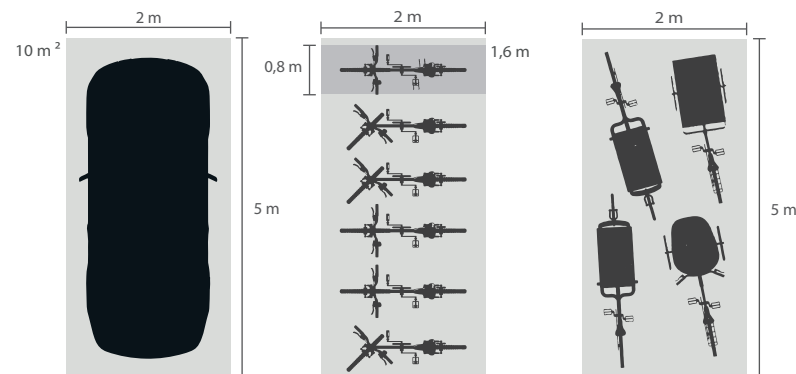
I nostri sistemi stradali sono esposti a enorme stress, soprattutto nelle ore di punta della mattina. La gente va al lavoro o porta i figli a scuola, ma i costi sono notevoli. Ad esempio, i costi della congestione esterna a Londra sono stimati a circa 7,9 miliardi di sterline all'anno (INRIX 2018) e questa sfida sarà sempre più difficile con l'aumento della popolazione urbana. Gli investimenti nelle infrastrutture per gli spostamenti a piedi e in bicicletta incoraggiano le persone a cambiare stile di vita e a scegliere forme di viaggio più attive invece che far rimanere le persone incastrate quotidianamente nel traffico.

Lo spazio utilizzato da chi va in bicicletta consente un maggiore turnover per m2



Fonte: BMLF 2010, tfl.gov.uk (2018)
Grafica: © FGM-AMOR (2019)

1 auto = 6 biciclette



I valori possono variare a seconda della disposizione e del luogo

Fonte: BMVIT (2018), Stadtentwicklung Wien (2018)
Grafica: FGM-AMOR (2019)

17 Stesso spazio, più beneficiari

Una persona alla guida di un'auto occupa lo stesso spazio di 5 ciclisti

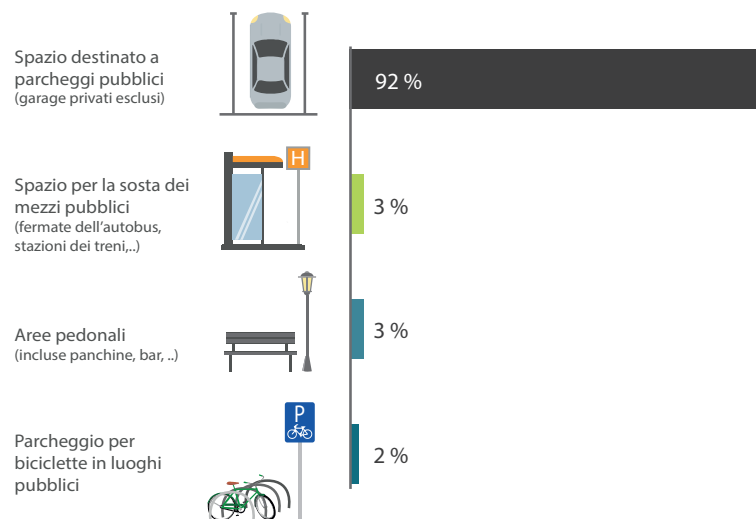
A parità di superficie, le vendite di un negozio raggiungono livelli significativamente più alti con clienti in bicicletta o a piedi (a pieno utilizzo) rispetto a con chi va in macchina. Come è possibile? Una ricerca dimostra che chi va in bici o a piedi è normalmente un cliente più abituale dei negozi vicini al centro della città. In un anno chi va in bici o a piedi spende fino al 40% in più dei clienti che si muovono in auto. Questo non solo significa che i primi sono clienti migliori, ma garantisce anche che il consumo rimanga a livello locale. Migliorare i luoghi pubblici per ciclisti, pedoni e trasporto pubblico può portare fino al 30% di fatturato in più.

18 Vivere al massimo il potenziale

Le auto sprecano spazio: dove c'è un'auto potrebbero esserci fino a 9 biciclette

Le auto occupano molto spazio e contribuiscono all'inquinamento e alla congestione del traffico. In più i parcheggi sono costosi. Una bicicletta ne occupa invece molto meno e può essere ulteriormente ridotta grazie anche a sistemi salvaspazio, costruiti in base all'altezza del manubrio o rialzando le ruote anteriori. A seconda della disposizione e del contesto si possono parcheggiare da 6 a 9 biciclette al posto di un unico posteggio per auto. Il vantaggio c'è anche per biciclette più grandi: si possono parcheggiare da 3 a 4 cargo bike in un unico posto auto.

Distribuzione spaziale dei mezzi in sosta (Graz, AT)



Fonte: Holding Graz, Parkraumreferat (2016)
Grafica: © FGM-AMOR (2019)

Monocoltura vs diversità

Spazio con un unico tipo di uso



Spazio destinato a più usi



Grafica: © FGM-AMOR (2019)

19 Tutto questo è giusto? Le auto ricevono un trattamento speciale

In molte città la pianificazione viene effettuata sulla base dei bisogni delle automobili. Ma le auto hanno bisogno di spazio non solo per guidare, ma anche per essere parcheggiate. Molte persone credono che possedere un'auto gli dia automaticamente il diritto di parcheggiare in aree pubbliche, ma, in media, un'auto resta parcheggiata per 162 ore alla settimana e utilizzata per solo 6 ore. Questo non è giusto. La riduzione di veicoli parcheggiati non solo avrebbe un impatto positivo sull'utilizzo di mezzi pubblici, ma darebbe spazio ad un utilizzo più attivo della strada, per esempio per socializzare, giocare o rilassarsi.

20 Strade per le persone Le città non dovrebbero essere solo funzionali, ma anche vivibili

I luoghi pubblici ci offrono l'opportunità di incontrare altre persone. La sfida è trasformare le strade in luoghi vivibili, diversi e aperti a tutti. La città di Monaco di Baviera è un buon esempio di come rendere le città più verdi e le strade più attraenti mettendo alberi temporanei trasportabili con ruote. Anche creare spazi condivisi o strade scolastiche permette una distribuzione più equilibrata dello spazio urbano. Installazioni temporanee o esperimenti di distribuzioni spaziali diverse aprono le nostre strade ad un uso diversificato e danno alle persone l'opportunità di riscoprire il proprio quartiere, rendendosi conto che vale veramente la pena viverci.

Creata dal progetto europeo “Metamorphosis” finanziato dalla Commissione Europea.

Il contenuto di questa pubblicazione è di sola responsabilità degli autori della stessa e non riflette necessariamente la visione dell’Unione Europea.

La EACI, la CEE e la Commissione Europea declinano ogni responsabilità per l’uso che può essere fatto delle informazioni ivi contenute.



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION