

La strada democratica di Federica Corso Talento

“Le strade sono nel mondo materiale ciò che nel mondo spirituale sono i pensieri; questi, esattamente come quelle, possono essere lunghi o corti, diritti o storti, meravigliosi o insulsi, possono portare in mondi paradisiaci o infernali, o anche in un Nulla blu. Il perseguire pensieri, esattamente come il perseguire strade, può essere infinitamente felice, ma anche infinitamente opprimente” (Heinrich Tessenow, 1919)

Ho letto con attenzione e passione l'articolo che l'amico e collega Lorenzo Custer ha scritto il 24 febbraio scorso.

Mi piacerebbe che le sue parole non fossero scritte nel vento: le tragiche conte di morti e feriti sulle nostre strade degli ultimi tempi a nulla servono, se non seguono i fatti. E i fatti sono che è necessario che le figure citate da Custer come “responsabili” del nuovo volto della città contemporanea (ingegneri civili, ingegneri del traffico, architetti, architetti paesaggisti e magari anche artisti, ma non dimentichiamo amministratori e decisori) inizino un nuovo percorso, basato su una visione globale degli spazi e delle necessità. Lascino da parte le antiche “querelles” e abbiano la forza e la volontà di collaborare, spinti da obiettivi comuni.

L'obiettivo comune è e deve essere una mobilità sostenibile, attenta alle esigenze di tutti coloro che si muovono sulle nostre strade: il concetto di sicurezza deve accompagnarsi a quelli di libertà e democrazia.

Una strada, un luogo insicuro, sono luoghi di ineguaglianza sociale. La storia dovrebbe pur averci insegnato qualcosa: muri eretti in nome della sicurezza e abbattuti in nome della libertà e della democrazia.

Una città sicura, una strada sicura, non sono per forza sinonimi di una città blindata o una strada blindata. Una città, una strada sicura sono quelle dove tutti si sentono liberi, sereni e possono godere dei propri diritti. Gli spazi che dobbiamo imparare a progettare, sono spazi di eguaglianza, democrazia e condivisione.

La strada democratica era stata definita da Mark Francis (1987):

- una strada usata da gente diversa per attività differenziate e molteplici
- uno spazio accessibile e aperto
- uno spazio costruito attraverso la partecipazione degli abitanti e un attivo e quotidiano lavoro di modificazione e di manutenzione
- un luogo nel quale sia possibile sentirsi in una situazione di controllo materiale e simbolico
- uno spazio nel quale funzionino efficacemente strumenti di limitazione, contenimento e moderazione del traffico motorizzato
- un luogo relativamente sano e sicuro
- un luogo nel quale lo spazio stradale abbia una relazione positiva con le attività che si trovano al piano terreno degli edifici
- un luogo confortevole, nel quale si provi una sensazione di benessere (e ciò dipende dal disegno e dai “materiali” della strada: inorganici -

pavimentazione, arredi, ecc. -, e organici - piante, animali, ecc. -, e da tutti gli elementi del microclima della strada - temperatura, umidità, ventilazione, soleggiamento, disponibilità di spazi ombreggiati, ecc.)

- uno spazio ecologicamente pulito, non inquinato

- uno spazio economicamente sano, nel quale non esistano aree o attività degradate

- un luogo che stimoli l'apprendimento e la competenza spaziale, che incoraggi l'esplorazione e la conoscenza

- una strada da amare: capace di suscitare una sorta di “affetto” degli abitanti e degli utenti (pensiamo all'importante ruolo che hanno i segni della memoria e della storia, i caratteri degli edifici e dei monumenti)

- una strada viva, dialettica, anche conflittuale, persino (relativamente) rischiosa (la strada è il teatro della vita della città, e la città è per sua natura imprevedibile e aperta, anche ai rischi e alle esperienze).

In questo contesto, gli interventi di moderazione del traffico assumono un valore materiale e simbolico: progetti organici di limitazione della mobilità privata motorizzata orientati alla sostituzione di modalità di spostamento offensive con nuove modalità di spostamento permeabili, democratiche, pulite e sostenibili.

Moderare il traffico sul territorio significa sottrarre - non negare - spazio alle automobili, allargare i confini dello spazio collettivo, rendere

vivibili le strade, le piazze, gli spazi pubblici. Non significa dunque sistemare qualche punto critico, limitando qua e là la supremazia dell'automobile: significa fare in modo che lo spazio pubblico appartenga - di fatto - alla collettività.

Anticamente il termine civitas (oggi tradotto con città-dinanza) era l'unione di urbs e territorium, città e territorio. Una cosa sola: persone e luoghi.

È questa la sfida del futuro: restituire valore alla civitas. Fare in modo che tutti - pedoni, ciclisti e automobilisti, siano essi adulti, anziani o bambini, donne o uomini - possano vivere il territorio e la città come un bene comune. Di cui avere rispetto ma che, al tempo stesso, abbia rispetto per le esigenze di tutti e per la qualità di vita di ognuno.



La sfida del futuro