

# #Riprendersi la città

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

### Sommario

Lo scopo di questa guida.....	3
Perché è necessario riprendersi la città?.....	3
Una città per i veicoli a motore privati.....	4
Perdita di biodiversità, mancanza di spazi comuni, frattura sociale.....	5
Bibliografia consigliata.....	6
▪ Motivi di speranza: il caso di Amsterdam.....	6
▪ #Riprendersi la città. Guida per i cittadini con 40 idee per riappropriarsi della città.....	8
1. Puoi parcheggiare l'auto un po' più distante?.....	9
2. Aderire a cooperative per la condivisione dell'auto.....	11
3. Fare acquisti nei negozi locali.....	11
4. Passeggiare come attività di svago.....	12
.....	13
5. Essere sempre preparati riduce la dipendenza dall'auto.....	13
6. Accompagnare la gente camminando.....	14
▪ La strada come centro di attività sociale.....	15
7. Recuperare il tempo libero sulle panchine.....	15
8. Tornare a giocare in strada.....	15
9. Organizzarsi per fare un'attività in strada.....	17
10. Organizzare eventi e attività.....	18
▪ Così puoi disincentivare la mobilità privata che inquina.....	18
F.A.Q. Ma le emissioni non aumentano se le auto vanno più piano?.....	19
11. Se il veicolo non si arresta completamente, non attraversare il passaggio pedonale.....	20
12. Non è necessario affrettarsi per attraversare le strisce pedonali.....	20
13. Non è necessario affrettarsi ai semafori.....	20
14. Attraversare le strisce pedonali alla "Beatles in Abbey Road".....	21
15. Se c'è un attraversamento pedonale e un semaforo, scegli l'attraversamento pedonale.....	21
16. Premi sempre questo pulsante quando lo vedi.....	22
17. Circolare in bici al centro della corsia.....	23
18. Non andare mai in bicicletta sulla corsia degli autobus.....	23
F.A.Q. Bloccare la strada, non dà fastidio ai vicini? Perché devono pagare sempre le stesse persone?.....	24
▪ "Pacificare" la città denunciando le infrazioni.....	26
19. Chiamare la polizia perché venga a mettere le multe.....	27
20. Fare denunce su richiesta.....	27
F.A.Q. Registrare le infrazioni e segnalarle è perfettamente legale.....	27
21. Creare una mappa dei punti critici.....	28

22. Denunciare pubblicamente comportamenti incivili.....	29
23. Parcheggiare i monopattini e altri mezzi negli spazi riservati al parcheggio.....	29
24. Come controllare l'occupazione degli spazi sul marciapiede.....	30
▪ Aumentare la biodiversità urbana.....	30
25. Il verde sui balconi.....	31
26. La cura degli spazi salvapiante.....	31
27. Fioriere sulla strada, ma non in qualsiasi modo.....	32
28. Fontanelle, ombra e nidi per gli uccelli.....	32
▪ Azioni partecipative.....	33
29. Partecipare alle associazioni di quartiere.....	34
30. Unirsi alla critical mass.....	35
31. Partecipare al bicibus e al pedibus a scuola.....	36
32. Unirsi alla "Revuelta Escolar".....	36
33. Partecipare ai Parking Days.....	36
34. Facilitare il cambiamento in persone vicine.....	38
35. Ricevere o dare "tutoraggi" sull'uso della bici per perdere la paura.....	39
36. Progettare e condividere le mappe di Metrominuto.....	40
▪ Come chiedere spazio per le persone.....	40
37. Valutare la percorribilità dei quartieri.....	41
38. Chiedere rastrelliere per le biciclette nei parcheggi per autoveicoli.....	41
39. Richiedere piste ciclabili.....	42
40. Richiedere l'avvio del bike sharing.....	42
Conclusione.....	43
Crediti versione originale.....	44
Crediti versione italiana.....	44

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?



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

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.

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 risente e l'ambiente è ostile a chiunque provi ad uscirne**. 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).

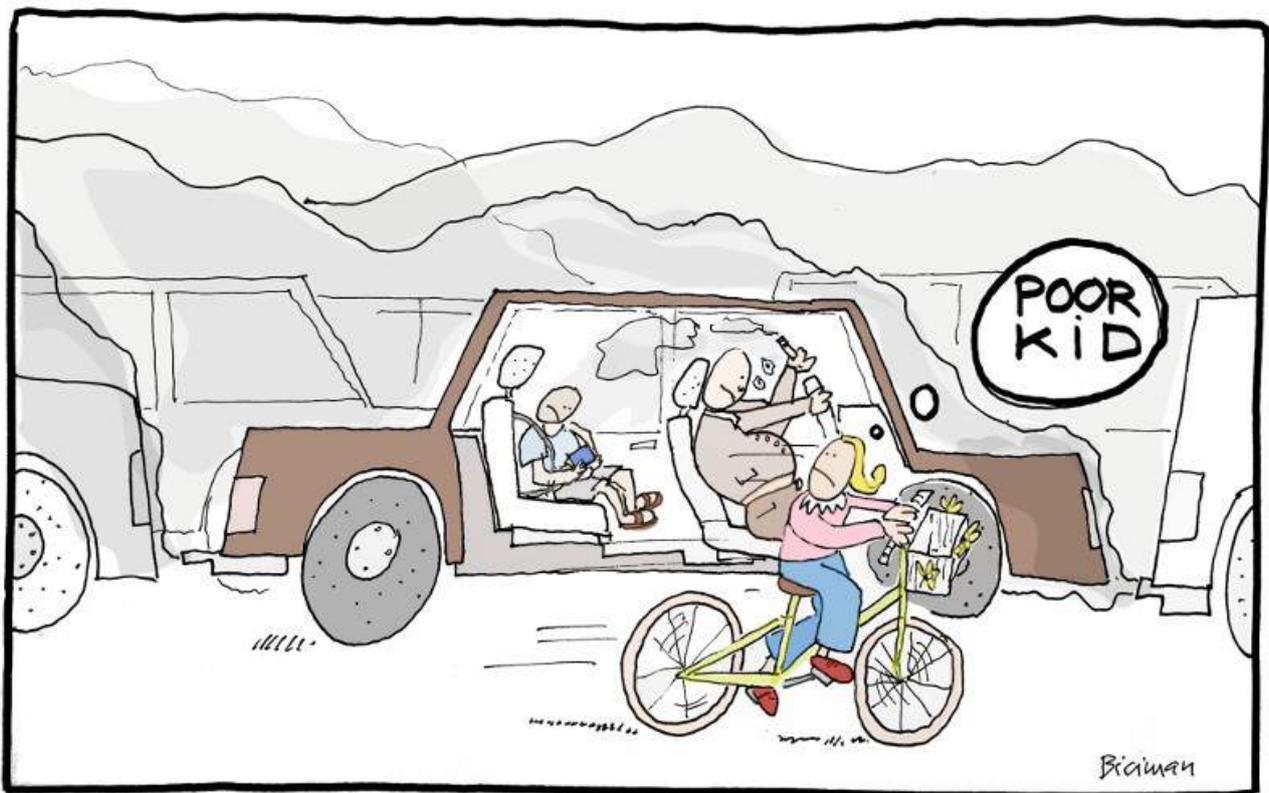
Questa sproporzione nell'uso della strada diventa ancora più evidente se si considera che **meno del 34,6% delle persone in Spagna ha la patente B**. Ed è chiaro che non tutti la usano regolarmente, dato che molte persone che hanno questa patente non guidano. Allora, perché le città sono state progettate 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

Lo stesso viale, decenni dopo, riconvertito. Sono state aggiunte aree verdi e piste ciclabili, si è dato

esclusivamente alle auto private. | Amsterdam Archives ([beeldbank.amsterdam.nl](http://beeldbank.amsterdam.nl))

spazio alle persone. | Thomas Schlijper ([schlijper.nl](http://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](http://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](http://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 illegali, 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.

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

Tutti possono "fare città", ovvero costruire gli spazi in modo tale che rispondano alle esigenze della popolazione in modo tale da rispondere alle esigenze della popolazione e soddisfare i requisiti minimi di qualità.

### ▪ Privilegiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta attraverso la città

Ci sono molte occasioni in cui l'uso dei veicoli privati è semplicemente inevitabile.

Lo sappiamo. Non c'è altra scelta, sia perché non c'è un'alternativa valida o perché personalmente troviamo impossibile organizzare la nostra giornata senza questo strumento che è così utile quando viene usato bene. Ma, allo stesso tempo, è compito di ciascuno di noi **usare il meno possibile auto e moto**, sostituendole negli spostamenti in cui è possibile, con mezzi di trasporto pubblici, con mezzi di mobilità personale.

Ma, allo stesso tempo, è compito di ciascuno di noi usare il meno possibile auto e moto, sostituendo gli spostamenti in cui è possibile, con mezzi di trasporto pubblici, veicoli a mobilità personale (VMP) o pedalando o camminando per la città. Il che, tra l'altro, fa bene alla salute.

Per quanto possibile, è consigliabile seguire questo ordine di priorità:



Ordine nell'utilizzo delle diverse modalità di trasporto: a piedi o in bicicletta, usare i mezzi di trasporto pubblico di massa, usare veicoli per la mobilità personale, usare veicoli condivisi, usare mezzi di trasporto privati.

1. **Camminare.** È un modo di spostarsi efficiente, economico, ecosostenibile, salutare, divertente e sicuro. Inoltre, occupa poco spazio.

2. **Andare in bicicletta.** È un modo di spostarsi efficiente, economico, ecosostenibile, salutare, divertente, sicuro e poco ingombrante di spostarsi.  
ecosostenibile, sano, divertente, sicuro e occupa poco spazio..

3. **Utilizzare il trasporto pubblico di massa.** È l'opzione motorizzata più efficiente, più economica, meno intensiva nell'uso dello spazio e meno inquinante per viaggio.

4. **Utilizzare veicoli per la mobilità personale (VMP).** Anche se non si tratta di una mobilità attiva, ma un elemento motorizzato, è un buon sostituto di veicoli pesanti come motociclette o automobili.

5. **Veicoli condivisi:** car sharing, car pooling, taxi. Sebbene siano modalità differenti dal punto di vista economico, sono molto simili dal punto di vista energetico e della sostenibilità. Utilizzano meglio un veicolo di grandi dimensioni.

6. **Utilizzare veicoli privati o di proprietà** solo quando non ci sono altre alternative. È essenziale razionalizzare il loro uso e ridurre considerevolmente la loro quota modale (quanto si utilizzano rispetto agli altri modi).

È stato dimostrato che le città che incoraggiano gli spostamenti a piedi hanno tassi più bassi di obesità e di sviluppo di malattie croniche come il diabete.

Anche passare dall'auto al trasporto pubblico porta benefici alla salute di coloro che fanno il salto. Colpisce molto il caso di Pechino, che nel 2011 ha introdotto un sistema di accesso ai trasporti pubblici basato su una lotteria. Pura fortuna.

Gli apparenti perdenti, quelli che non avevano conquistato il diritto di circolare in città, cinque anni dopo erano in condizioni di salute molto migliori rispetto a quelli che erano rimasti seduti nella loro auto.

Il motivo per cui si perde la salute per il solo fatto di guidare deriva dallo stile di vita sedentario causato dall'automobile.

Infatti, è noto che fare almeno 7000 passi al giorno è in relazione a un minor rischio di mortalità. Se sono di più, ancora meglio. È stato inoltre dimostrato che chi guida o usa l'auto è più esposto all'inquinamento atmosferico rispetto a chi usa altri mezzi di trasporto.



## 1. Puoi parcheggiare l'auto un po' più distante?

Se l'uso di un veicolo privato o condiviso, o di mezzi pubblici è inevitabile, è importante utilizzarli solo **fin dove è strettamente necessario**, e non per il tragitto completo, magari percorrendo i primi

e gli ultimi cento metri a piedi o in bicicletta.

In altre parole è utile **cercare percorsi più convenienti**. Per esempio, iscriversi a una palestra che sia vicina alla nostra abitazione e al tempo stesso posizionata tra questa e il nostro posto di lavoro, permette di parcheggiare vicino alla palestra e poi **camminare fino a casa**.

Questo riduce l'uso dell'auto e contribuisce a pacificare la città, pur consentendo il suo utilizzo per quegli spostamenti in cui è assolutamente indispensabile, e ce ne sono.

*«Ora, ogni volta che tu prendi la macchina, io pago. E questo non è accettabile.»*

— *Ole Thorson, La Marea*

Per esempio, una persona che deve accompagnare i propri figli a scuola in prossimità della propria abitazione, invece di parcheggiare a casa può parcheggiare vicino alla scuola in direzione del proprio posto di lavoro.

Così facendo, la mattina può godere di una piacevole passeggiata in famiglia, che è una forma eccellente di investire il proprio tempo, permette di usare meno la macchina e aumentare il numero di persone che fanno passeggiate.

Se ti stai chiedendo per quale motivo dovresti rinunciare alla comodità dell'auto per accompagnare i tuoi figli a scuola, pensa che non facendolo danneggi solamente la loro salute:

Coloro che guidano per andare a lavorare **vivono di meno** rispetto alle persone che ci vanno in bici o camminando, ma anche meno rispetto a chi prende i mezzi pubblici.

È stato dimostrato che **guidare aumenta tutte le cause di mortalità**, in particolare le malattie cardiache e quelle collegate all'invecchiamento prematuro.



*Personne che camminano in un'area verde urbana.* | [Сослан](#)

Andando a scuola a piedi, salvaguardi la salute di coloro che ami, non solo perché svolgeranno più esercizio fisico, ma anche perché la qualità dell'aria aperta è migliore rispetto a quella presente

all'interno del veicolo.

Ovviamente ciò migliorerà la salute anche delle altre famiglie, in quanto verranno emessi meno gas contaminanti.

## 2. Aderire a cooperative per la condivisione dell'auto

Le cooperative per **condividere un'automobile tra varie persone o famiglie**, sono un modello perfetto per qualsiasi tipo di comune. Il comune più piccolo di cui abbiamo certezza faccia uso di questo sistema è Illán de Vacas (Spagna), un paesino nel quale tre persone residenti possiedono una sola auto in condivisione. Tra loro si organizzano per utilizzare il veicolo tutti in una volta oppure a turni.

*Se usi la tua macchina per due ore al giorno, vuol dire che rimane inutilizzata per il 92% del tempo.*

Il sistema funziona, come si è visto nel punto 'Una città per i veicoli motorizzati di proprietà', i veicoli passano gran parte del tempo parcheggiati/fermi. Ciò significa che sono estremamente sottoutilizzati. Il loro "fattore di simultaneità", ovvero la media di utilizzo, è molto basso.

Se si guida l'auto per due ore al giorno, essa rimane ferma per il 92% del tempo.

Si stima che per ogni automobile condivisa che esiste, si possono eliminare tra i 10 e 15 veicoli di un solo proprietario. Se i veicoli di una città potessero essere **diminuiti secondo una proporzione di dieci a uno**, si liberebbe in essa uno spazio infinitamente prezioso per i cittadini. Spazio che ora è occupato da dei veicoli, il cui valore viene perso per il mancato utilizzo.

## 3. Fare acquisti nei negozi locali

Spesso è difficile trovare attività per camminare. Certo, accompagnare a piedi i bambini a scuola o fare lo stesso andando al lavoro sarebbe l'ideale, ma non tutti hanno la possibilità di farlo. Tuttavia, **possiamo dare la priorità al fare acquisti nei negozi locali**, anche se non si tratta di piccoli negozi.

Il semplice fatto di camminare (ovunque e in qualsiasi circostanza) aumenta la cosiddetta "sorveglianza informale" - un tipo di sorveglianza che limita le possibilità di reato aumentando il numero di persone che sorvegliano - e contribuisce a ridurre la criminalità nell'area, rendendola più sicura e più frequentata. È un circolo virtuoso che incoraggia sempre più persone a camminare. Purtroppo, però, è vero anche il contrario: meno persone ci sono in strada più forte è il disincentivo all'uso dei marciapiedi. Per interrompere questa tendenza, non c'è cosa migliore che dare l'esempio. Inoltre, come si vedrà più avanti, camminare sulle strisce pedonali già di per sé rallenta la mobilità privata, poiché occupare le strada per lungo tempo costringe i veicoli a rallentare. In questo caso, però, è stato dimostrato che **camminare verso i negozi aiuta a stabilizzarne l'economia e renderli più redditizi**. Questo meccanismo di rinforzo è positivo perché se i negozi sopravvivono più a lungo, un maggior numero di persone può essere propenso a frequentarli e a raggiungerli a

piedi. Camminare genera e consolida il tessuto del quartiere ed è un'attività che, visti i tassi di obesità, ci farà bene in generale.

Un modo per scegliere di fare la spesa in zona piuttosto che usare l'auto per andare al supermercato, è l'utilissimo carrellino per la spesa. Con un'infinità di modelli diversi, permette di trasportare decine di chili e, inoltre, di trasportarli comodamente a casa con uno sforzo molto ridotto.



*Disegno di alcune persone che chiacchierano per strada. Entrambe sono appena tornate dalla spesa. Lei porta una borsa di verdure, lui un carrellino della spesa. Sullo sfondo c'è un uomo con suo figlio, anche lui con un carrellino della spesa. |*

[Biciman](#)

#### **4. Passeggiare come attività di svago**

Conversare con amici e familiari mentre si passeggia è un'attività che vale la pena provare. Siccome la maggior parte delle nostre attività sociali avviene attorno ad un tavolo, non sarebbe una cattiva idea incontrarsi per una passeggiata. È utile non recarsi al punto di incontro in auto, poiché ciò limita la passeggiata a un movimento circolare piuttosto breve..

È certo però che esistono una moltitudine di **attività che possono essere fatte durante la camminata**, incluso fare terapia. Ciò che alcuni anni fa risultava essere aneddòtico ed eccentrico si sta trasformando in una realtà: sempre più professionisti della psicologia propongono la camminata

come attività durante la sessione terapeutica.

Anche la meditazione, fare una telefonata, ascoltare podcast e musica o approfittare per esercitarsi nella comprensione orale di una lingua straniera, risultano attività interessanti durante la passeggiata.



*Coppia che passeggia per la città | [Vladimir Kudinov](#)*

## **5. Essere sempre preparati riduce la dipendenza dall'auto**

La maggior parte delle persone fa quello che più gli conviene nell'ambito delle sue possibilità. Se c'è la possibilità di non bagnarsi andando in macchina, si opterà per la macchina in un giorno di pioggia. Però ci sono altri modi per non bagnarsi: disporre di scarpe adeguate, un ombrello o di un k-way. **L'essere preparati ad ogni eventualità** predispone a scegliere un'attività piuttosto che un'altra. Per esempio, è molto più probabile che si opti per camminare in un giorno soleggiato e avendo un cappello, una borraccia di metallo con l'acqua e vestiti leggeri. Se una persona volesse

dare priorità al camminare prima o dopo il lavoro, gli converrebbe avere a portata questi elementi prima di fare il tragitto. Avere un cambio di vestiti sul posto di lavoro rende più probabile che andremo in bicicletta, e avere nel cassetto un paio di scarpe comode rende più probabile il ritorno a piedi. Non sono elementi esterni, come potrebbe essere un parcheggio per biciclette o una strada piacevole, ma fattori sui i quali è possibile lavorare attivamente per cambiare le abitudini.



Borraccia di metallo in uno zaino. [Bluewater Sweden](#)

## 6. Accompagnare la gente camminando

Uno dei problemi degli ambienti che generano obesità, cioè **ambienti in cui prevalgono abitudini di vita sedentaria**, è la predisposizione di molti guidatori ad offrirsi ad accompagnare per un piccolo tratto quelli che camminano. “Ti accompagno per un pezzo, non mi disturbi”, è una frase tipica di un ambiente « autocentrico », che favorisce abitudini incentrate sull’uso dell’auto (abitudini che naturalmente generano obesità).

Per vincere questa tendenza, conviene rifiutare l’offerta di un passaggio in auto e proporre invece un’attività di accompagnamento a piedi. Fare questo tipo di tragitti è interessante per incentivare le abitudini di spostarsi in modo salutare e sostenibile. Organizzare i propri percorsi anche in modo che comprendano strade percorribili a piedi.

In molti quartieri, i giovani organizzano percorsi di “raccolta” dei compagni per l’andata e il ritorno da scuola. In questo modo vanno tutti insieme e in modo più sicuro, cosa molto importante in inverno, quando alle prime ore del mattino fa ancora buio.

## ▪ La strada come centro di attività sociale

Si sa da tempo che **l'occupazione delle strade da parte delle persone**, migliora la vita del quartiere. I vantaggi comprendono la riduzione dell'obesità grazie alle passeggiate o al gioco, la promozione degli incontri intergenerazionali e quindi l'aumento della coesione sociale e di conseguenza la riduzione della polarizzazione e anche l'aumento delle vendite per i negozi locali. Per incoraggiare gli altri a fare attività fisica, non c'è niente di meglio che iniziare a farlo noi stessi.

### 7. Recuperare il tempo libero sulle panchine

La semplice **occupazione della strada** rappresenta già un punto di partenza perché altri residenti siano spinti ad usare la strada, in parte per motivi di sorveglianza informale come quelli visti in precedenza.

Ma noi siamo esseri sociali, **cerchiamo le persone** anche se non interagiamo con loro. Forse avrete sentito l'espressione "strada movimentata", "strada vivace" o "strada animata". La vivacità non deriva da determinati luoghi o eventi, ma dalla presenza di persone.



*Diverse persone giocano a xiangqi (象棋) su un tavolo di pietra a Chinatown. Attorno si radunano i curiosi. | [Arthur Osipyan](#)*

Ecco perché è bene mettere in evidenza il **tempo libero passato sulle panchine**, semplicemente stando seduti e godendosi una bella giornata in uno spazio pubblico. Sono luoghi ideali per leggere per ore, sedersi e riposare o passare il pomeriggio a parlare con gli amici o la famiglia. Lo stesso si può dire dell'arredo urbano di tavoli su cui giocare, che attirano i curiosi. La **presenza di persone** è come un altoparlante che richiama gli altri.

### 8. Tornare a giocare in strada

Recuperare lo **spazio per il gioco urbano** è una delle grandi sfide che devono essere affrontate dalle città sviluppatesi nel corso del XX secolo, non solo perché lo spazio per il gioco è scomparso con l'arrivo della città per l'automobile, la zonizzazione o l'igienismo, ma anche perché è molto difficile trovare attrezzature inclusive che ne permettano l'uso ad ogni età e ad ogni gruppo. Eppure in alcuni luoghi ci sono riusciti, come nel caso dei Jubilee Gardens di Londra.



*Jubilee Gardens, Londra. Uno spazio di gioco pubblico in un'area perimetrata ma aperta, con un uso multimodale e misto, completamente accessibile per le persone a mobilità ridotta e facile da usare per inon vedenti grazie alla panchina che lo circonda. Questo, a sua volta, consente la sosta gratuita. | [Arthur Osipyan](#)*

Sarebbe opportuno che le amministrazioni pubbliche includessero nei loro progetti urbani spazi per i bambini (nelle loro diverse fasce di età) e per i giovani, in modo che le loro aree di svago non si riducano a spazi privati e di consumo.

Negli ultimi decenni, per i bambini è diventato più facile accedere a Internet piuttosto che ad altri spazi, dal momento che per loro risulta più complicato frequentare le strade della città. Il modo migliore per aiutarli a vedere oltre i loro schermi è quello di **occupare le piazze pubbliche con giochi per bambini**, che richiedono solo elementi come gessi, corde per saltare, biglie o palline - oggetti che più di qualche lettore riporteranno alla memoria ricordi d'infanzia. Anche i nostri figli e le nostre figlie potrebbero avere questi ricordi.

Come hanno dimostrato diverse iniziative pubbliche, il gioco non è solo un'attività per bambini. L'aggiunta di un'altalena "a misura di adulto" o la presenza di un violinista sono esempi fantastici di gioco per adulti. Altri potrebbero essere quelli basati sulla realtà aumentata, in particolare i giochi popolari come Pokemon Go, Orna RPG, Ingress o Zombies Run, che **si giocano camminando** per la città e risolvendo indovinelli o sfide georeferenziate, o ad esempio giochi come il geocaching.



*Un violinista suona a Washington Square Par a New York, mentre diverse persone si godono lo spettacolo. [Josh Appel](#)*

## 9. Organizzarsi per fare un'attività in strada

Lo sport è un tipo di gioco particolarmente benefico per la salute fisica grazie all'esercizio fisico che offre, sia in termini di mobilità che di sforzi diversi. **Organizzarsi per fare sport in strada**, che si tratti di correre in gruppo, di fare calisthenics utilizzando gli arredi urbani o di usare i campi per attività come il lancio del frisbee, la danza, la pallavolo, ecc. aggiunge movimento e vita alla città. E con questa vita, compaiono spettatori improvvisati. Non è raro recarsi in un campo sportivo e vedere, con piacere, che attorno ad esso si sono riuniti diversi gruppi. Le persone osservano altre persone che praticano attività almeno da quando esiste la storia. Basta che un paio di persone inizino a giocare perché gli spettatori compaiano spontaneamente. Piccoli gruppi che parlano tra loro e creano una città. A condizione, ovviamente, che lo sport venga praticato senza disturbare le altre persone.



*Scalinata di salita a Montmartre a Parigi, di fianco alla funicolare. È frequente vedere i parigini che si allenano su e giù.*

## 10. Organizzare eventi e attività

Spazi socioculturali autogestiti, tornei di quartiere, gestione di orti urbani, conferenze di strada, gruppi di dogsitter o proiezioni di film sono alcuni esempi di attività sociali ed eventi autogestiti che occupano le strade. Si tratta di attività che muovono le persone e le invitano a partecipare, a raggrupparsi, a parlare, a trovare un terreno comune, a imparare e a fare la città. Va da sé che **organizzare eventi e attività** non è un compito facile. Richiede una certa quantità di spazio, di supporto, di tempo per gestire il progetto e per attirare una massa critica che lo diffonda ad altri. Richiede un notevole livello di lavoro, eppure la capacità di riunire tante persone paga. Abbiamo visto che **è possibile occupare le strade per svolgere ogni tipo di attività** e, così facendo, dare vita alla città. Questa vita, caratterizzata da persone che si muovono a piedi o in bicicletta, cioè dalla **mobilità attiva**, sarà la chiave per recuperare il tessuto urbano.

### ▪ Così puoi disincentivare la mobilità privata che inquina

Quando si parla della possibilità di scoraggiare la mobilità privata motorizzata, spesso si guarda ai comuni e ai governi. Dopotutto, sono loro ad avere il maggior potere di stabilire pedaggi di accesso, rimuovere le corsie di parcheggio gratuite o limitare le zone di traffico, queste sono le 3 misure principali che funzionano meglio per allontanare le auto dalle città. Sebbene con un impatto minore, anche i cittadini hanno strumenti per moderare il traffico.

**"Moderazione del traffico:** introdurre misure che riducano il numero e la velocità dei veicoli" - Ridurre il traffico. Passi verso una nuova cultura della mobilità urbana (2008), GEA21.

Le opzioni per scoraggiare il traffico privato si basano sul presupposto che **il traffico possa essere rallentato** e quindi rendere più difficile il transito in città. Se ci vuole più tempo per raggiungere i luoghi, guidare diventa meno conveniente. Quando questo accade, **meno automobilisti sceglieranno di usare il proprio veicolo**.

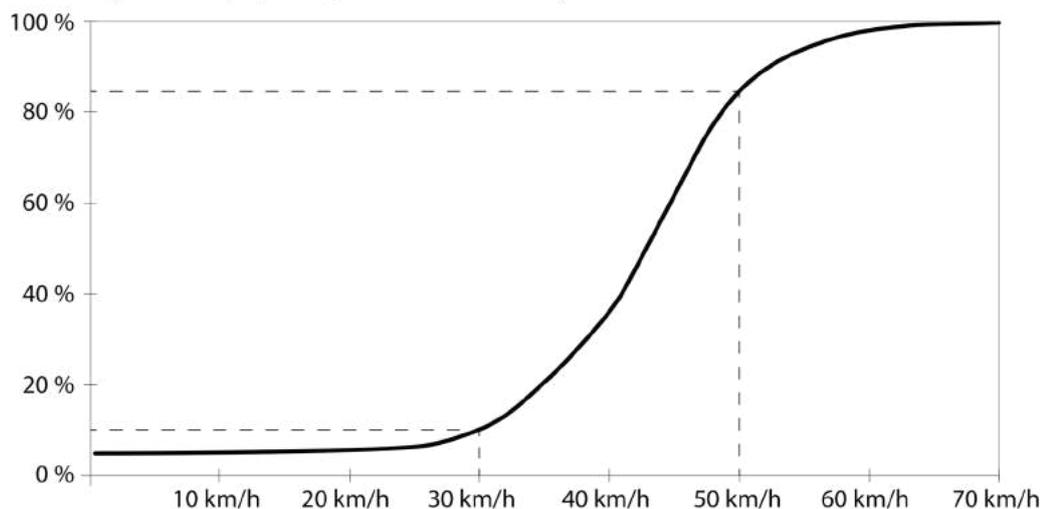
## F.A.Q. Ma le emissioni non aumentano se le auto vanno più piano?

I veicoli a combustione interna rilasciano emissioni durante la guida e la velocità di funzionamento del motore influenza la quantità di queste emissioni. Sebbene sia vero che il particolato per veicolo aumenta quando il veicolo si muove a velocità molto basse e con marce basse (come la prima), scoraggiando l'uso di veicoli a bassa velocità si ottiene un numero molto inferiore di veicoli e quindi il risultato finale è una **riduzione delle emissioni globali**.

Ne sono un esempio le città a 30 km/h, dove la velocità è stata ridotta in modo significativo, non solo attraverso una segnaletica esplicita, ma anche attraverso modifiche all'ambiente fisico che rallentano i veicoli, come modifiche al tracciato, riduzione dello spazio stradale, arredo urbano, aumento degli attraversamenti pedonali e altre azioni tattiche di pianificazione urbana. Di conseguenza, è diventato meno conveniente viaggiare con i mezzi privati. Pontevedra ha ridotto le sue emissioni del 70% con questa misura, mentre a Berlino le emissioni di NO<sub>2</sub> sono diminuite del 10-15%.

La riduzione della velocità del traffico comporta anche altri vantaggi. Tra questi, la riduzione significativa dell'inquinamento acustico, causa di molte malattie. Inoltre, riduce notevolmente i decessi, i danni fisici causati da incidenti stradali e il numero di incidenti stradali in generale. Secondo i dati della DGT, l'implementazione dei 30 km/h su molte strade nel periodo 2020-2021 ha portato a una riduzione del 14% delle vittime di incidenti.

Probabilidad de sufrir una lesión mortal para un peatón atropellado por un vehículo  
Probability of fatal injury for a pedestrian run over by a vehicle



Organización Panamericana de la Salud. La velocidad y los siniestros viales. Washington, D.C.: OPS, 2017. OPS/NMH/17-007  
Pan American Health Organization. Speed and road accidents. Washington, D.C.: OPS, 2017. OPS/NMH/17-007

"Probabilità di morte per un pedone investito da un'auto. L'asse delle ascisse mostra la velocità e l'asse delle ordinate la probabilità di morte.

È noto da tempo che un impatto a 50 km/h ha oltre l'80% di probabilità di lesioni mortali, percentuale che scende al 10% se l'impatto avviene a 30 km/h. Tutte le metriche sulla salute indicano che la riduzione del numero e della velocità dei veicoli privati è la strada da seguire per le città.

## **11. Se il veicolo non si arresta completamente, non attraversare il passaggio pedonale**

I veicoli hanno l'obbligo **di fermarsi completamente quando una persona è in procinto di attraversare** o sta attraversando le strisce pedonali. Purtroppo, si verificano comportamenti poco civili da parte dei conducenti, i quali non arrestano il veicolo. Piuttosto rallentano senza fermarsi del tutto esercitando pressione sul pedone perché quest'ultimo attraversi rapidamente.

## **12. Non è necessario affrettarsi per attraversare le strisce pedonali**

Puoi attraversare le strisce pedonali camminando con un ritmo normale, senza preoccuparti di far aspettare i conducenti. Ricorda che **tu hai la priorità** in questo momento e che non è necessario accelerare il passo.

## **13. Non è necessario affrettarsi ai semafori**

I semafori lampeggianti indicano che il tempo di priorità per i pedoni sta per scadere. Sebbene alcuni manuali che si rivolgono ai pedoni incoraggino quest'ultimi ad "accelerare il passo" quando il semaforo lampeggia, **è del tutto giustificato non farlo**. Dopo tutto, non tutti i pedoni hanno la possibilità di accelerare, né è necessariamente nel loro interesse farlo. I pedoni hanno comunque la precedenza fino a quando non raggiungono l'altra estremità, ed è vietato ai conducenti riprendere la marcia, anche se scatta il verde per i veicoli. Non affrettarsi ai semafori aiuta a far aspettare i veicoli privati, ma anche gli autobus e i ciclisti. In altre parole, può essere opportuno distinguere, lasciando passare i mezzi pubblici e sostenibili, anche quando non hanno la precedenza, ma bloccando il traffico privato. Non mancano manuali che scaricano la responsabilità dell'attraversamento sul pedone. Anche quando il pedone ha la precedenza, l'attenzione è rivolta a guardare in entrambi i sensi di marcia, a

evitare l'uso di cuffie o non usare il cellulare, distogliendo l'attenzione dal fatto che **la responsabilità principale di un incidente è del conducente** e ignorando la possibilità che il pedone sia sordo, cieco o che abbia bisogno dell'assistenza di un cellulare per muoversi. La "fretta" è solo un altro modo di incolpare la vittima e di escludere le persone a mobilità ridotta.

#### **14. Attraversare le strisce pedonali alla "Beatles in Abbey Road"**



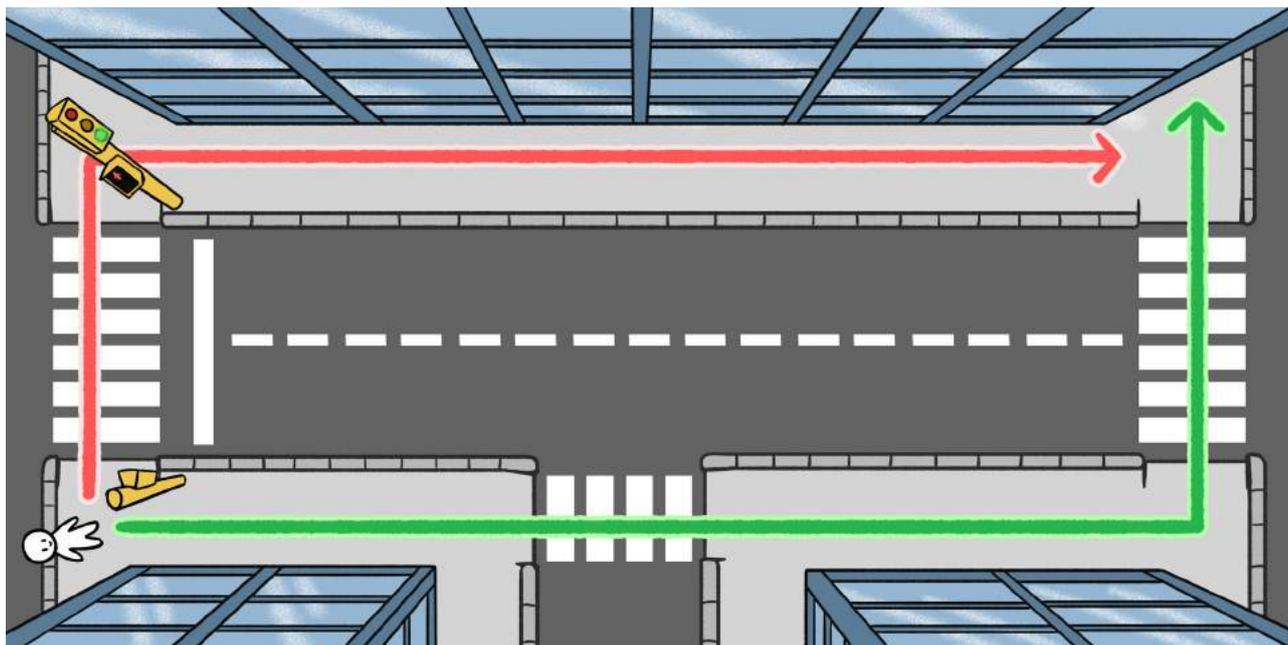
*Foto di copertina dell'album Abbey Road, dei Beatles. Una strada a due corsie è attraversata da strisce pedonali che il gruppo attraversa in fila indiana.*

L'otto di agosto del 1969 fu scattata una delle fotografie più famose dell'umanità. In quest'ultima si vedono i quattro Beatles attraversare una via in *fila indiana*, ovvero, uno dietro l'altro. Sebbene non fosse loro intenzione, questo gruppo ci ha mostrato il modo più efficiente per scoraggiare il traffico inquinante, massimizzando il tempo di attesa. Non è una misura elegante, ma l'attraversamento, in questo modo, ritarda la partenza dei veicoli fermi in attesa di proseguire. Allo stesso modo, non è elegante tracciare percorsi a otto, in modo che si attraversino le strisce pedonali, si giri sul marciapiede e si torni indietro nella direzione opposta, anche se ci sono state alcune iniziative di protesta, in questo senso.

#### **15. Se c'è un attraversamento pedonale e un semaforo, scegli l'attraversamento pedonale**

I semafori, a eccezione di quelli a luce a intermittenza, sono soliti avere un ciclo di accensione e spegnimento. Questo significa che i veicoli si fermeranno indipendentemente dal fatto che la gente attraversi o meno. Tuttavia, le strisce pedonali sono pensate per i pedoni che su queste hanno la precedenza. Se per attraversare da un marciapiede all'altro c'è un attraversamento pedonale e un

semaforo, è meglio optare per le strisce pedonali, perché in questo modo, **si aggiunge una frenata in più** al traffico privato.



*Un pedone che cerca di moderare il traffico cittadino preferisce le strisce pedonali al semaforo, con l'obiettivo di far fermare una seconda volta i veicoli che percorrono questa strada.*

## 16. Premi sempre questo pulsante quando lo vedi

Il pulsante "Pedone premi" è uno degli attacchi più evidenti ai pedoni e uno dei tanti modi in cui i comuni hanno spinto le persone a sedersi in un'auto. Il mancato adeguamento dei marciapiedi, la suddivisione in zone che impedisce l'uso misto o l'ampliamento delle corsie sono altri ancora più sottili. Come possiamo usare questo pulsante per aiutare a moderare il traffico? **Premendolo ogni volta che ne vediamo uno**, in modo da anticipare il ciclo di chiusura del semaforo.

Questo pulsante è un modo evidente per mettere i **pedoni in secondo piano**. Si dice loro che, a differenza del traffico stradale, per richiedere l'accesso alla strada dove dovrebbero avere precedenza, devono espletare una piccola ma fastidiosa formalità su uno dei lati dell'attraversamento. Questa dimostrazione di disprezzo per una mobilità meno inquinante ha una soluzione: premere continuamente, anche se non si ha intenzione di attraversare.



*Pedone che preme il pulsante "Pedone premi" per richiedere l'accesso. | [Mauro Entrialgo](#)*



Ma, anche se in una determinata città non è obbligatorio lasciare la corsia degli autobus per circolare, consideriamo che un modo per incoraggiare il trasporto pubblico è quello di togliersi di mezzo per non ostacolarlo. Il solo fatto di lasciare libera la corsia degli autobus aiuta quest'ultimi, ma scoraggia il trasporto privato, che probabilmente finirà in una corsia tradizionale. Va da sé che non bisogna circolare sul marciapiede e non si devono disturbare i pedoni. Se dovete andare in direzione opposta al traffico, scendete dalla bicicletta, percorrete qualche metro e poi tornate sulla strada.

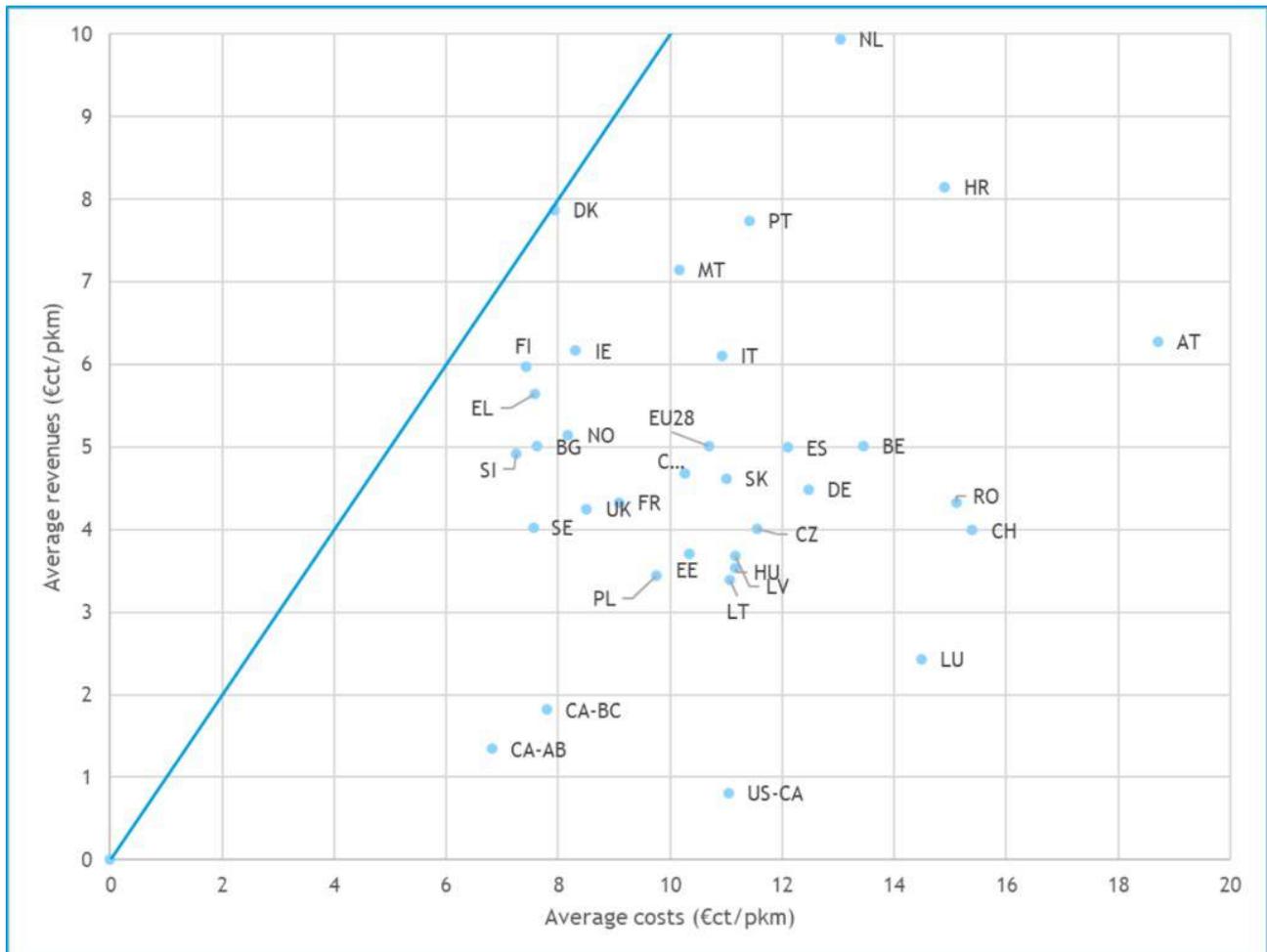
## **F.A.Q. Bloccare la strada, non dà fastidio ai vicini? Perché devono pagare sempre le stesse persone?**

1. Probabilmente avete già sentito queste lamentele. Queste domande, molto frequenti quando compaiono misure contro le automobili, si basano sul presupposto che esista un certo diritto a inquinare o a peggiorare la convivenza nelle città. Ecco alcuni fatti interessanti per rispondere alla domanda.

Ogni chilometro percorso in auto sottrae 0,11 euro alla società nel suo complesso.

Ogni chilometro percorso in bicicletta aggiunge 0,18 euro. Ogni chilometro percorso a piedi aggiunge 0,37 euro. Guidare è un comportamento che dovrebbe essere scoraggiato. I dati provengono da questo studio, anche se abbiamo già visto che gli automobilisti pagano solo il 42% dei loro costi. Il resto è a carico della società nel suo complesso.

2. Ogni chilometro che evitiamo di percorrere con auto privata è un contributo alla società nel suo complesso. Ad esempio, ogni volta che si evita di aggiungere auto al traffico, si facilita la mobilità degli autobus o si riduce l'inquinamento. Inoltre, i **costi della guida sono solo parzialmente coperti dalle tasse**. In Spagna, tutte le tasse coprono appena il 42% dell'impatto negativo:



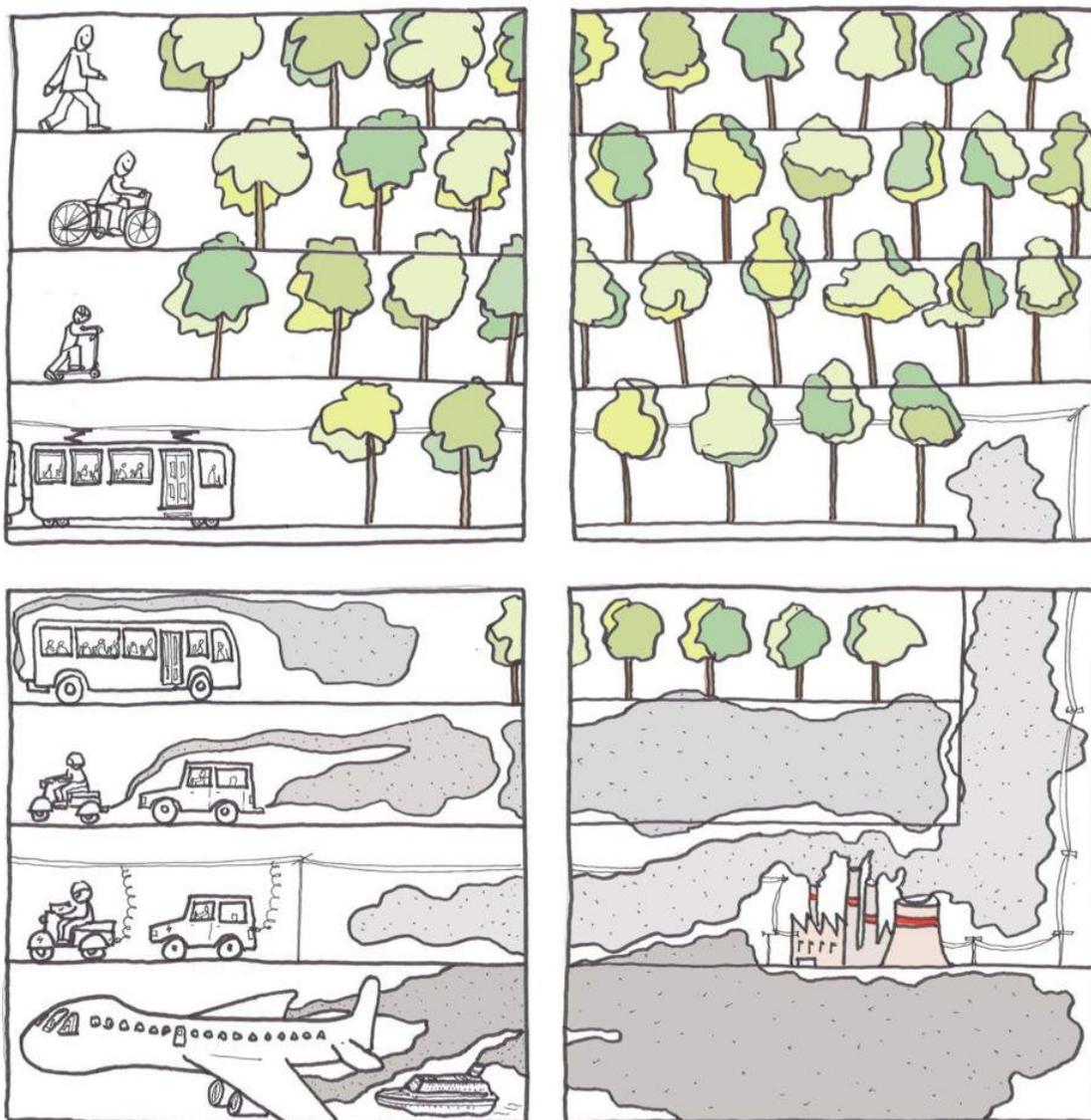
Copertura globale dei costi di trasporto dei passeggeri su strada. Nessun paese analizzato è in grado di coprire i costi della guida. [Commissione Europea](#)

3. In Spagna, metà della popolazione non ha la patente di guida. Nella fascia di età compresa tra i 35 e i 39 anni, meno della metà possiede la patente (2020).

Solo il 34,5 % ha la patente B. Nei comuni di una certa dimensione la cifra scende notevolmente. E anche della metà di coloro che hanno un qualche tipo di patente, una grande maggioranza non la usa per vari motivi. Quelli che guidano sono solo alcuni.

Secondo i dati della Direzione Generale del Traffico (DGT, nel 2011 erano il 60%25.).

4. Le persone più ricche possiedono il maggior numero di auto e le usano di più, motivo per cui i sussidi per i carburanti vanno a vantaggio dei ricchi. La Banca di Spagna ha recentemente confermato ciò che già si sapeva : lo sconto sulla benzina ha avvantaggiato maggiormente i redditi alti piuttosto che quelli bassi. D'altra parte, chi ha meno capacità e risorse economiche utilizza i trasporti pubblici. Di fatto, le persone che si alzano più tardi la mattina sono le persone ricche che vanno al lavoro con l'auto privata o il taxi, che fanno ricadere su tutti gli altri il costo del loro riposo.



CHOOSE YOUR EMISSIONS

*Scegli le tue emissioni", un disegno con quattro vignette divise in otto righe. Dall'alto in basso: a piedi, in bicicletta, in scooter, in tram, in autobus, con mezzi privati, elettrici e in aereo. Le ultime quattro modalità mostrano i loro costi sotto forma di fumo. | [BiciMan](#)*

*"Una città avanzata non è quella in cui i poveri possono spostarsi in auto, ma quella in cui anche i ricchi usano trasporti pubblici" - Enrique Peñalosa, ex sindaco di Bogotá.*

▪ **"Pacificare" la città denunciando le infrazioni**

I cittadini hanno a disposizione alcuni strumenti pubblici per segnalare le infrazioni che minacciano la convivenza nelle città. Chiamare le forze dell'ordine perché vengano a multare i veicoli parcheggiati male, è possibile e molto semplice. È anche possibile fare una segnalazione su richiesta. Ti spieghiamo come.

## **19. Chiamare la polizia perché venga a mettere le multe**

Sia la Polizia che la Guardia Civil sono servizi pubblici che devono far rispettare la legge e agire una volta sono state denunciate infrazioni o delitti. Questo significa che si possono chiamare quando qualcuno non rispetta le ordinanze municipali, per esempio, quando c'è un veicolo sopra il marciapiede, e sono obbligati ad andare a mettere una multa, se effettivamente il veicolo in questione, sta commettendo un'infrazione. Dato che i numeri di telefono 010, 091 e 092 sono a tariffa speciale, e di conseguenza hanno un costo, consigliamo ai lettori di cercare il telefono fisso della propria centrale locale e di memorizzarlo tra le chiamate rapide.

## **20. Fare denunce su richiesta**

La seconda opzione, anch'essa valida, ma più macchinosa per i cittadini, non riguarda solo le infrazioni al divieto di sosta. E' utile anche per qualsiasi altro tipo di denuncia, come per esempio i sorpassi pericolosi.

La segnalazione su richiesta è un meccanismo per cui una persona scatta fotografie o video di un evento e si reca alla stazione di polizia o, per via telematica, per segnalare un'infrazione. A volte qualcuno chiama per sapere se possiamo confermare la segnalazione, da qui l'importanza dei documenti visivi. Le segnalazioni su richiesta sono uno strumento fondamentale per la pacificazione urbana, poiché i cittadini hanno il potere e il dovere di segnalare questi incidenti. Inoltre, la segnalazione su richiesta è un'alternativa alle poche pattuglie che vengono, ma non fanno la multa.

## **F.A.Q. Registrare le infrazioni e segnalarle è perfettamente legale.**

C'è la convinzione che non si possano registrare le persone senza il loro consenso. Questo non è vero. Ciò che non si può fare è violare il diritto della privacy delle persone, ad esempio registrando nelle loro case o diffondendo il video senza il consenso della persona che vi appare. Registrare e diffondere scene pubbliche è legale. Presentarle come prova di un crimine o di un reato, inoltre, è un dovere pubblico.

L'uso di dispositivi di registrazione collocati sui veicoli, o anche sui vestiti, non solo è perfettamente legale, ma è anche uno dei pochi meccanismi che permettono di raccogliere prove affidabili per rendere possibili denunce su richiesta in cui è praticamente essenziale fornire qualche tipo di prova.



Videocamera collocata sopra una bici | [John Brian Silverio](#)

## 21. Creare una mappa dei punti critici

Con l'obiettivo di generare una massa critica e un'elevata pressione sulle infrazioni più frequenti, risulta conveniente distribuire mappe pubbliche ed aperte che mostrino **i punti critici della città**. Con questi strumenti, una persona può individuare un marciapiede ingombro da veicoli, e anche se questa persona tardasse a tornare sullo stesso luogo, un'altra persona può vedere questo riferimento sulla mappa e recarsi allo stesso marciapiede per vedere se l'infrazione si ripete. La frequenza con cui si denunciano determinate infrazioni influisce positivamente sulla rinuncia a comportamenti incivili. Inoltre creare mappe pubbliche rende possibile concentrarsi su aree specifiche della città, in modo che queste zone siano facilmente localizzabili. Basterebbe che una persona tenesse sotto controllo la città e lasciasse il suo contatto sui social media.



Foto di uno smartphone su cui è stampato il logo di Twitter con uno sfondo rosso invece del blu aziendale | [Jeremy Bezanger](#)

## 22. Denunciare pubblicamente comportamenti incivili

Denunciare funziona. Denunciare attraverso i social media e i forum digitali, anche. La **pressione dei cittadini** è la chiave per raggiungere cambiamenti profondi e duraturi. Poche settimane prima di scrivere queste righe, una catena di fast food parcheggiava i suoi veicoli aziendali sul marciapiede. Questo ingombro impediva il suo normale utilizzo. Dopo una prima chiamata alla polizia, che diede al locale un primo avviso, per alcune ore il marciapiede non fu occupato. Poco dopo però impedirono di nuovo il passaggio a una persona sulla sedia a rotelle e lo resero difficile anche a persone non vedenti o a persone che spingevano passeggini e carrelli della spesa. Dopo la seconda e terza chiamata, entrambe accompagnate da una multa degli agenti, l'azienda ci mise vari giorni prima di occupare di nuovo il marciapiede. Le multe ebbero una ripercussione temporanea, però fu la pressione sui social media che aiutò alla fine a recuperare il marciapiede. Nei giorni successivi si rese pubblico il marchio della catena di fast food, e fu segnalato come un marchio poco responsabile nei confronti delle persone che vivevano nel quartiere e dei loro problemi nell'attraversare il marciapiede. Continuarono ad esserci recensioni negative nelle pagine web, il che finalmente si tradusse nel rispetto delle ordinanze da parte dell'azienda.

## 23. Parcheggiare i monopattini e altri mezzi negli spazi riservati al parcheggio

I monopattini sono veicoli, e come tali **devono essere parcheggiati all'interno delle strisce delimitanti il parcheggio** e non sul marciapiede. Sul marciapiede, il monopattino è un elemento che impedisce l'accessibilità a tutti, rende infatti difficile il passaggio a persone con passeggini o carrelli della spesa, in sedia a rotelle o non vedenti. Se vedi un monopattino sul marciapiede, posizionalo negli spazi riservati al parcheggio, non solo per garantire a tutti l'accesso dei

marciapiedi: in questo modo, saranno ridotti efficacemente i posti disponibili per il parcheggio delle auto e si contribuisce alla diminuzione del traffico.



*Monopattino negli spazi riservati al parcheggio*

## 24. Come controllare l'occupazione degli spazi sul marciapiede

Molte amministrazioni locali richiedono agli esercizi di ristorazione di **esporre in un luogo visibile una planimetria dell'occupazione del suolo pubblico**. Questa indica quale parte della strada può essere utilizzata per la propria attività e quale no. Di solito indica il numero di tavoli o le dimensioni massime che possono avere.

Il primo passo per presentare un reclamo è scoprire quanta superficie si può occupare. Sebbene sia indubbio che i ristoranti siano uno di quegli elementi che possono dare vita a un quartiere, contribuire a creare occupazione e promuovere l'uso della città, questo non giustifica l'occupazione illegale di un marciapiede che appartiene a tutti.

### ▪ Aumentare la biodiversità urbana

La biodiversità urbana è uno degli elementi più rilevanti quando si parla di aumentare la qualità della vita delle persone. Un aumento degli spazi verdi è correlato, tra l'altro, a livelli di stress più bassi, ambienti più accoglienti, meno rumore o meno calore.

## 25. Il verde sui balconi

La vegetazione aiuta ad assorbire [fino al 50% del rumore urbano](#), comportandosi in modo simile all'isolamento acustico. Mentre le pareti spoglie di un edificio si comportano come una superficie sulla quale le onde sonore rimbalzano, le piante riducono parzialmente l'inquinamento acustico. Inoltre, l'evaporazione/traspirazione delle foglie riduce la temperatura dell'aria [mitigando l'effetto serra](#) e riducendo l'inquinamento atmosferico. Entrambi gli effetti rendono più piacevole una strada e invogliano a percorrerla, ma aumentare la vegetazione presuppone anche un importante **cambio estetico**. Le persone preferiscono ambienti verdi e sani attraverso i quali muoversi, non si potrebbe fare altrimenti. Le strade più verdi sono più accattivanti e si è dimostrato che [invogliano a muoversi a piedi](#), e allo stesso tempo, si osserva anche una diminuzione della mobilità dei mezzi motorizzati. Vale la pena considerare di coltivare piante locali e posizionarle secondo le ordinanze locali in modo che non possano cadere da finestre e balconi.



*L'edificio Bosco verticale a Milano. Questo progetto di innovazione urbanistica ebbe come principio quello di coprire le facciate di vegetazione. Tutti i residenti si sono impegnati a prendersi cura delle piante e questo attrae molte persone che passeggiano nelle vicinanze. | Daniel Seßler! [Daniel Seßler](#)*

## 26. La cura degli spazi salvapiante

Alcune amministrazioni comunali hanno iniziato a considerare la possibilità di permettere ai cittadini di prendersi cura della vegetazione complementare negli spazi salvapiante (alcorques). In altri posti, piantare senza l'autorizzazione del comune può comportare una multa, motivo per cui è consigliabile informarsi.

In ogni caso, spazi salvapiante più belli e più sani sono un incentivo all'uso e alla permanenza nella strada. Oltre alla preziosa fornitura di servizi per gli spazi



salvapiante ben curati rappresentano un'opportunità per rendere più verde la strada e coinvolgere la popolazione nella cura dell'ambiente.

## 27. Fioriere sulla strada, ma non in qualsiasi modo

Molto più complicato, per vari motivi, è collocare delle fioriere dei residenti sul suolo pubblico. Il motivo più evidente è che spesso viola le ordinanze comunali. Le fioriere sono proibite e non appena appaiono, vengono rimosse. *Dopo tutto, non sono moto.*

Inoltre, va preso in considerazione che i vasi possono rappresentare un ostacolo per le persone con mobilità ridotta che hanno bisogno del marciapiede, o per le persone non vedenti che si orientano con la linea della facciata degli edifici. L'esempio qui sotto è bello esteticamente ma rende difficile l'accessibilità per tutti.



*Strada di Parigi che mostra diverse file di vasi da fiori, tutti sul marciapiede e accanto alla facciata su entrambi i lati della via.*

## 28. Fontanelle, ombra e nidi per gli uccelli

Come nel caso delle zone verdi, che incoraggiano il movimento per le strade, il **cinguettio degli uccelli** è un richiamo molto importante perché i cittadini abbiano voglia di passeggiare. La biofonia è la musica creata da organismi viventi come rane, grilli, uccelli ecc. Esiste una relazione chiara tra i suoni della natura e i benefici per la salute. Attrarre l'avifauna aiuta a rendere la strada più gradevole.

Più semplicemente: **le persone preferiscono passeggiare nei posti in cui i suoni non siano stridenti e rumorosi** e nei quali si possa ascoltare il cinguettio degli uccelli. In questi luoghi, tra l'altro, è più probabile non utilizzare auricolari e intrattenersi in conversazioni con i vicini. In quali di queste due strade preferiresti passeggiare?

## STRADA 1

## STRADA 2

I modi migliori per attrarre uccelli nel vicinato sono ampliare le zone verdi, ridurre la temperatura dell'ambiente, attutire i rumori e collocare elementi con acqua come fonti e fontanelle, in aggiunta a supporti per nidi o tettoie che facciano ombra e anche costruire nidi. Dal punto di vista dei cittadini, collocare fontanelle nelle proprie finestre e terrazze è una delle poche azioni con cui si può contribuire, oltre ad aggiungere della vegetazione che protegga o crei ombra per permettere agli uccelli di vivere lì.

Un'attività aggiuntiva a quella precedente consiste nel collocare fontanelle per insetti impollinatori, ovvero piccoli recipienti con acqua e una pietra sulla quale possano appoggiarsi senza affogare. Quando si collocano vicino alle fioriere, idealmente di specie autoctone, aumentano il benessere dell'ecosistema.

### ▪ **Azioni partecipative**

Anche se le azioni individuali sono essenziali e servono ad incentivare i movimenti sociali, una volta che una persona ha dato l'esempio, le azioni partecipative sono sicuramente più efficaci. Un **gruppo di quartiere, composto da diverse persone**, insieme potrà fare molto di più che queste stesse persone singolarmente. Ma come rafforzare questo gruppo? Come farne parte? Se si ha tra le mani un progetto è bene dividerlo con altre persone, che potranno aggiungere idee, portarlo avanti e segnalare eventuali errori.

La cosa più facile è ovviamente unirsi a movimenti già esistenti come associazioni e gruppi di lavoro di quartiere. Dove cercarli?



Un numeroso gruppo di persone affronta il traffico inquinante delle auto | [BiciMan](#)

Spesso basta incontrare persone con interessi comuni. La maggior parte di gruppi e associazioni nascono da conversazioni con i vicini, con altri padri e madri della scuola o colleghi di lavoro.

**Alcuni esempi di attività vicine** dalle quali possono nascere azioni partecipative:

- Gruppi di lettura
- Colleghi di lavoro
- Gruppi per organizzare il dog-sitting
- Comunità di vicini e vicine
- Gruppi culturali come band musicali o gruppi di teatro
- Iniziative di scienza dei cittadini
- Associazioni di genitori nelle scuole

Essere la prima persona ad esprimersi su questi temi a volte è complesso, ma molto gratificante. E se attorno a te non vedi movimenti, puoi sempre:

## 29. Partecipare alle associazioni di quartiere

Le associazioni di quartiere sono un **primo punto di contatto con il vicinato e la mobilitazione sociale**. A livello locale, le associazioni aiutano a unire le forze e a cristallizzare richieste e progetti comuni.

Sono un modo per far sì che la popolazione abbia una voce al di là della partecipazione attiva in

politica una volta ogni qualche anno.

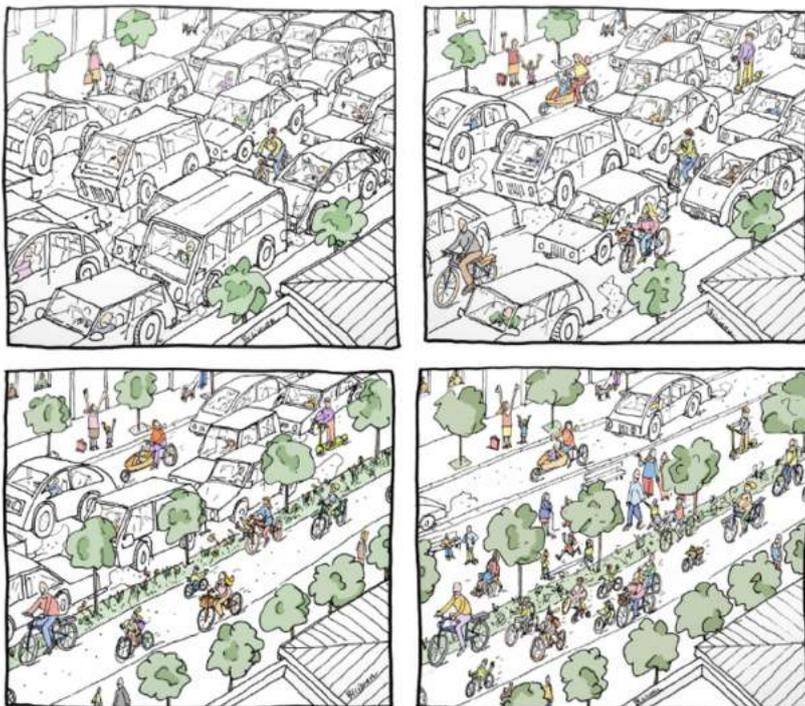
In Spagna, la Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales comprende la maggior parte delle associazioni del paese. Il modo per esigere cambiamenti è unirsi, partecipare a collettivi e prendere parte ad associazioni che lavorino per raggiungere obiettivi come il recupero urbano. Uno dei vantaggi delle associazioni è che ce ne sono per tutti i gusti: ecologiste, di ciclismo urbano, sociali, ecc.

### 30. Unirsi alla critical mass

La Critical Mass è un evento ciclistico che cerca di **migliorare la sicurezza dei ciclisti** e a rivendicare uno spazio per questa forma di mobilità. Questa iniziativa riguarda un gruppo di ciclisti che si tutelano grazie al loro numero. Il fenomeno sorse spontaneamente in Cina e dopo in modo organizzato a San Francisco.

In Cina, le bici si raggruppavano ai semafori e, quando raggiungevano un certo numero, iniziavano a pedalare insieme. Una volta formato un gruppo piuttosto compatto, i veicoli di grande dimensione, soprattutto le automobili, sono obbligate a fermarsi del tutto e **aspettare che tutto il gruppo finisca di passare**.

Non solo si guadagna in sicurezza come gruppo, ma è anche un modo di raggiungere un effetto di richiamo perché aiuta anche a rallentare il traffico in ambiente urbano. Questo fatto venne rilevato e consolidò i movimenti di Critical Mass.



*Quattro vignette mostrano come la massa protegge, una mescolanza di critical mass e bicibus.*

*Scena 1. Tutte le macchine e un ciclista. Scena 2. Qualche auto in meno e alcuni ciclisti. Poche macchine tante quante sono i ciclisti. Quasi nessuna macchina, ma molti ciclisti inclusi i bambini piccoli*

### 31. Partecipare al bicibus e al pedibus a scuola

La mobilità attiva (camminare o pedalare) è un aspetto fondamentale della crescita dei bambini. Per questo motivo esistono iniziative che **incoraggiano la mobilità attiva a scuola**, come il bicibus e il pedibus. In questi eventi, gruppi organizzati vanno a scuola in bicicletta o a piedi e spesso sono accompagnati da adulti.

Il percorso è organizzato con fermate per prendere e accompagnare i bambini. Questa iniziativa può talvolta essere sostenuta anche dalle attività commerciali che si trovano lungo il percorso, non solo perché ne possono trarre beneficio, ma anche perché, promuovendo la mobilità della popolazione infantile, viene favorita l'interazione con l'ambiente circostante.

Allo stesso tempo, costituisce un'importante barriera per la mobilità motorizzata, che deve aspettare il passaggio dell'intero bicibus. È quindi un modo per scoraggiare la mobilità inquinante e dannosa e per proteggere le aree vicine agli ambienti scolastici. Queste iniziative creano ambienti più sicuri, meno inquinanti e più sani.

### 32. Unirsi alla “Reuelta Escolar”

Reuelta Escolar è un movimento cittadino che nasce dalle associazioni di genitori di diverse scuole spagnole, in collaborazione con altre organizzazioni cittadine.

Il movimento consiste nel **blocco del traffico lungo il perimetro del centro** ogni due settimane, per organizzare una protesta e, quindi, godere di un ambiente pacificato senza il traffico della motorizzazione privata. Hanno un sito web a cui aderire, che contiene materiali di supporto come guide, manifesti, notizie.

Reuelta Escolar è in sintonia con iniziative internazionali come [Streets for Kids](#), che cercano di ottenere percorsi sicuri per andare a scuola o aria più pulita. Questi e altri progetti correlati incoraggiano le famiglie a camminare, andare in bicicletta o utilizzare i trasporti pubblici per raggiungere la scuola, come già esposto nella prima sezione.

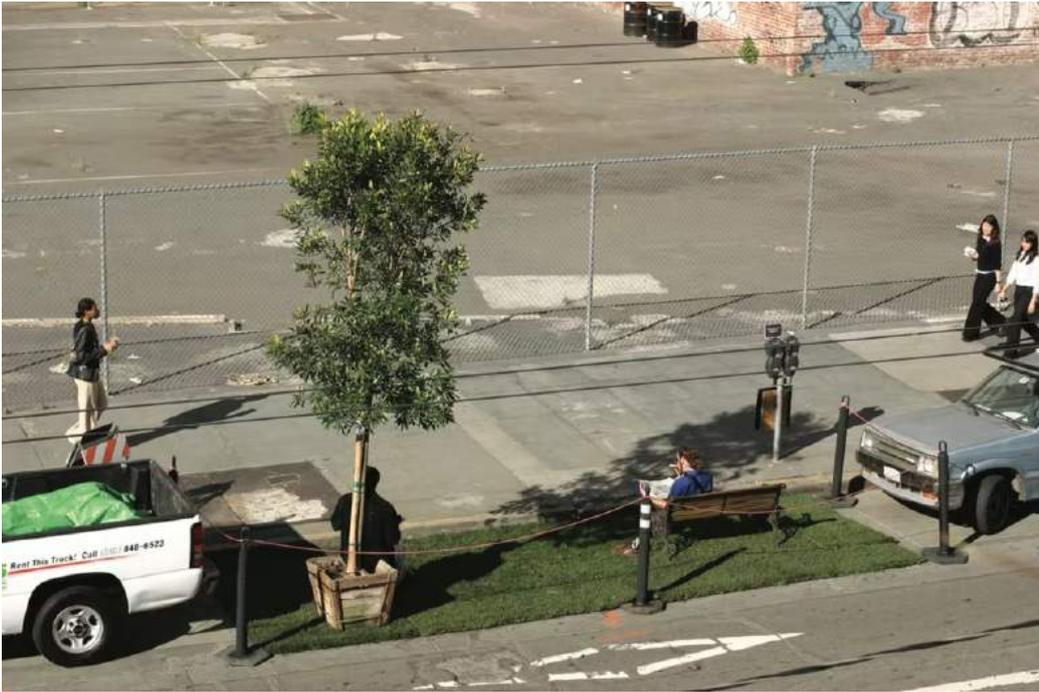
### 33. Partecipare ai *Parking Days*

Il Parking Day è una festività che si propone di fare un uso razionale dello spazio occupato dalle automobili.

È nato nel 2004, quando uno studio di design di San Francisco chiamato Rebar ha iniziato a **occupare i parcheggi** come forma di attivismo, trasformandoli in piccoli parchi o spazi comuni in cui ritrovarsi.

Ogni anno, il 16, 17 e 18 settembre, in concomitanza con la Settimana Europea della Mobilità, si tiene in tutto il mondo questo evento che consiste nell'occupazione di parcheggi da parte di associazioni, collettivi o scuole.

Uno degli elementi chiave di questo recupero sono i parklet.



*Il parklet temporaneo di Rebar del 2005, il primo di molti che mostrano quanto spazio riserviamo alle auto private.*

I parklet sono strutture temporanee o fisse dalle dimensioni di un posto auto. Stanno contribuendo a rafforzare movimenti sociali come l'urbanistica tattica, che si sta lentamente sviluppando nei comuni e consiste in "interventi semplici, a basso costo e di rapida realizzazione per migliorare gli spazi", secondo [ONU Habitat](#).

Ogni Parking Day è una fantastica opportunità per dimostrare che esistono modi più coerenti di utilizzare lo spazio pubblico. Come riporta un [articolo del Guardian](#), sempre più cittadini scendono in strada per recuperare la città utilizzando i parklet con il verde.



*Parklet in legno con panchine e grandi vasi con piante*

### 34. Facilitare il cambiamento in persone vicine

Più persone inizierebbero a camminare per la città se fossero accompagnate da altre che già lo fanno. In Spagna, molte persone smetterebbero di camminare se fossero costrette a farlo da sole, mentre molte altre inizierebbero a camminare se avessero qualcuno che le accompagna. Questi dati ci indicano che è possibile **influenzare positivamente le persone che ci circondano**.

Ci sono modi semplici per farlo, come parlare con le persone che conosciamo dei vantaggi dell'uso dei trasporti pubblici, della bicicletta e degli spostamenti a piedi. Solo in questo modo le persone inizieranno a considerare alternative all'uso dell'auto.

D'altra parte, è possibile promuovere questa azione informando sulle possibilità di mobilità alternativa. Ad esempio, possiamo promuovere le app per il trasporto pubblico (di persona o sui nostri social network) o, in alternativa, indicare dove ottenere informazioni su percorsi, frequenze e orari del trasporto locale.

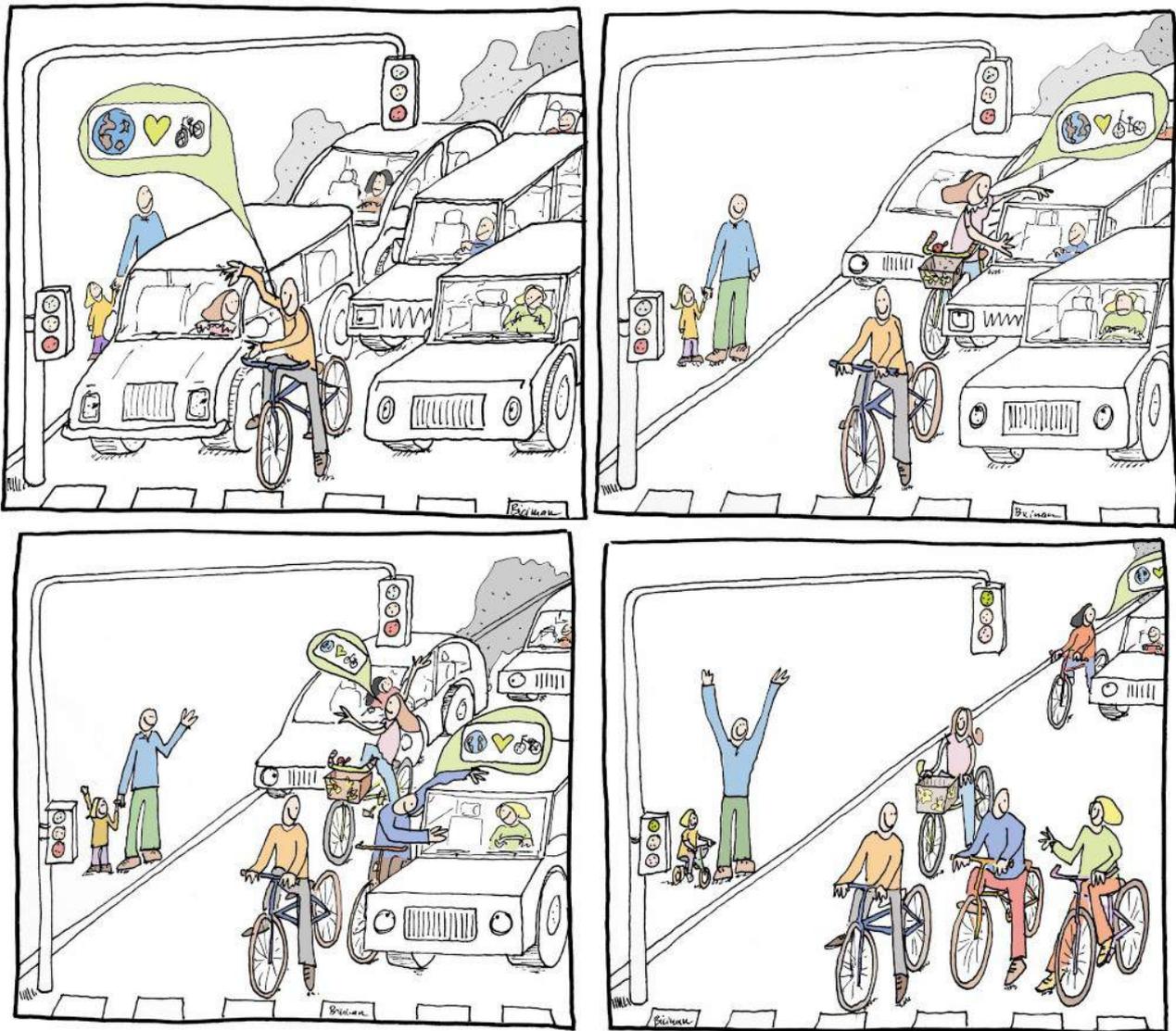
Per quanto riguarda la mobilità, **possiamo promuovere la formazione di gruppi di utenti** del trasporto pubblico o del car sharing. In questo modo, la comunicazione crea dei legami tra di loro e li motiva all'uso di questi percorsi alternativi.

Oltre ai trasporti, ci sono altri modi per **aiutare gli altri a riprendersi la città**. Uno di questi è il **recupero degli spazi pubblici per un uso sociale**, in contrapposizione alla loro cessione alle imprese del tempo libero (terrazze). È possibile recuperare questi spazi con incontri nei parchi e nelle piazze.

Ad esempio, organizzando eventi come conferenze, colloqui e incontri.

Ad esempio, organizzando eventi cittadini come conferenze, colloqui e incontri. Possiamo anche influenzare la nostra cerchia pi vicina proponendo progetti come passeggiate nelle aree urbane o addirittura picnic in aree naturali all'interno della città. In questo modo, dissociamo il tempo libero dal consumo, il che avrà un impatto su un nuovo modello di città.

Infine, **possiamo incoraggiare i nostri amici e conoscenti** a unirsi alle diverse associazioni che esistono in città in base ai loro interessi o profili (associazioni culturali, associazioni di quartiere, ecc.), poiché sono una forma di partecipazione dei cittadini e un agente che può promuovere il cambiamento in molti modi.



### 35. Ricevere o dare "tutoraggi" sull'uso della bici per perdere la paura

I "tutoraggi" sull'uso della bici sono spazi collaborativi che hanno lo scopo di aiutare le persone che vogliono andare in bicicletta, ma che per un motivo o per l'altro non lo fanno ancora o non osano farlo. Con l'aiuto di tutor più esperti, che conoscono la zona o hanno più pratica, è possibile iniziare a praticare questa forma di mobilità urbana.

Iniziare a dare "tutoraggi" sull'uso della bici può essere semplice come pubblicare il proprio percorso abituale e raccogliere persone interessate, in modo simile al modo in cui lavorano le guide turistiche volontarie. In quasi tutte le città esistono scuole di ciclismo ed è possibile organizzare corsi simili.

## 36. Progettare e condividere le mappe di Metrominuto

Metrominuto è un progetto nato a Pontevedra nel 2011 e il cui obiettivo è **indicare precisamente il tempo necessario per camminare tra punti vicini** della città. Molte persone non camminano in città perché pensano che i luoghi siano più distanti l'uno dall'altro di quello che sono in realtà. Grazie ai Metrominutos è possibile farsi un'idea di quanto siano lontane le destinazioni.

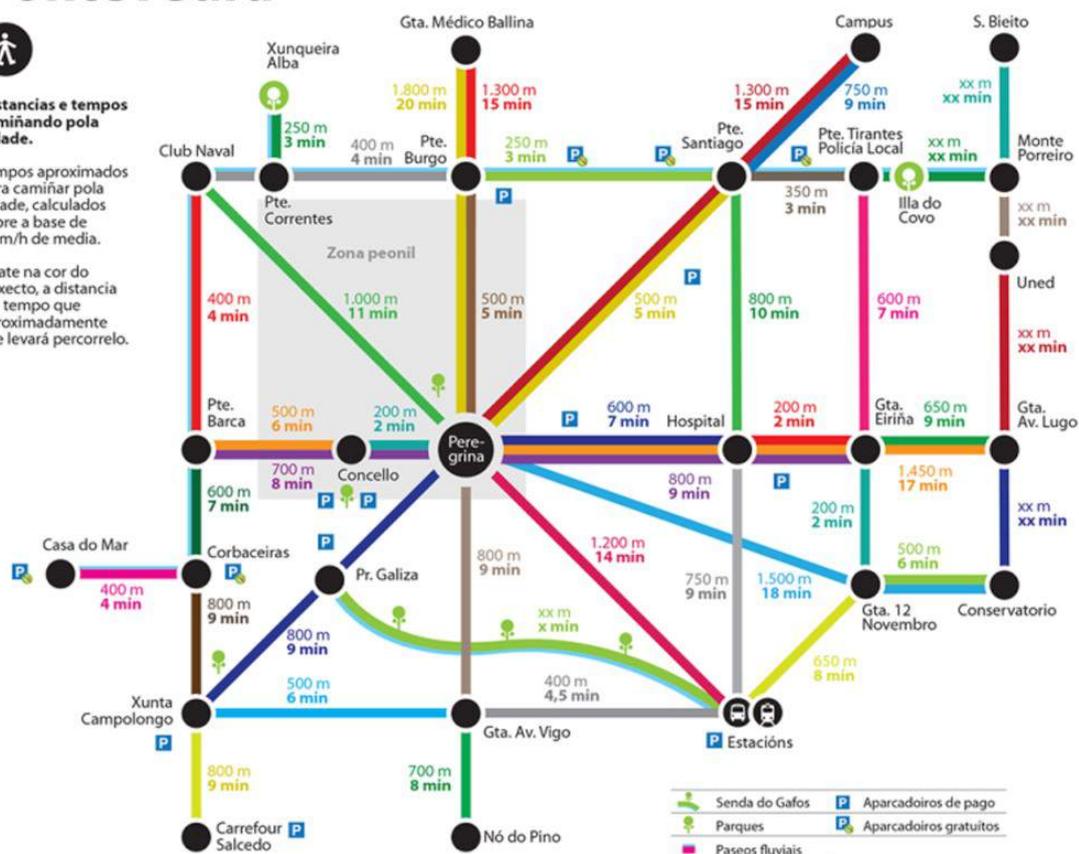
### metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



*Metrominuto mappa di Pontevedra. I diversi punti di interesse sono rappresentati da un cerchio nero, collegato da linee di colore diverso. Su ogni linea tra due punti è indicata la distanza in metri e il tempo stimato in minuti.*

Sono passati diversi anni da quando le mappe di Metrominuto hanno superato le 50 città europee. Se la vostra città non ha ancora un Metrominuto, pensate a progettare uno. E se ne avete una, potete condividerla con familiari, amici e conoscenti per indurli a muoversi verso una mobilità più sostenibile.

### ▪ Come chiedere spazio per le persone

Tutte le azioni precedenti sono senza dubbio interessanti. Ognuna, in maniera diversa contribuisce a rendere la città più umana. Tuttavia, tutte hanno davanti un grande ostacolo che solo l'azione congiunta che sia di vicini, di quartiere, o di gruppi di persone è in grado di superare. **Cambiare la**

**città dal basso** ha i suoi limiti ed è indispensabile che i le amministrazioni comunali vengano coinvolte. Per questo, si può:

### 37. Valutare la percorribilità dei quartieri

Diverse associazioni organizzano gruppi di quartiere per [valutare la percorribilità dei quartieri](#), ossia la facilità con cui i pedoni si spostano da un punto all'altro. Con strumenti come il modello sottostante, è possibile ottenere un punteggio da condividere con il Comune. La percorribilità è determinata dai seguenti fattori:

- **Sicurezza.** Le strade sono più sicure quando sono più trafficate, quando i bambini ci giocano e quando sono ben illuminate. La sicurezza viene misurata in base al numero di incidenti e inconvenienti nell'area, ricavabili dai dati della polizia o dai resoconti dei giornali.
- **Distanze.** La vicinanza delle abitazioni ai luoghi di lavoro, ai negozi e ai servizi favorisce la percorribilità a piedi, mentre le città dormitorio dipendono maggiormente dall'automobile come mezzo di trasporto.
- **Connettività.** Diversi tipi di strade, come i viali o le diagonali che accorciano il percorso, così come gli isolati corti, rendono più facile cambiare direzione e una buona segnaletica dei nomi delle strade aiuta a orientarsi. Inoltre, se gli attraversamenti sono progettati tenendo conto del percorso pedonale, anziché della prospettiva del traffico motorizzato, si possono evitare inutili cambi di marciapiede e il percorso può essere nuovamente accorciato. Traffico. Le strade pedonalizzate o con traffico a bassa velocità per tutti i tipi di veicoli (compresi biciclette e scooter) sono più percorribili.
- **Accessibilità.** A questo proposito, è importante notare che le pendenze ottimali per la camminata sono comprese tra lo 0 % e il 3 % di pendenza, mentre pendenze del 7 % o più sono molto faticose per chi cammina.
- **Pavimentazione.** Marciapiedi larghi con pavimentazioni antiscivolo e rampe agli angoli ne favoriscono l'uso da parte di tutte le fasce d'età e delle persone con disabilità fisiche.
- **Arredo urbano.** L'inserimento di arredi urbani come panchine, cestini, lampioni, rastrelliere, semafori può facilitare l'esperienza dei pedoni.
- **Natura.** La presenza di alberi e altri elementi naturali migliora la qualità dell'aria, fornisce ombra e riduce il rumore e la temperatura, oltre a migliorare la biodiversità urbana.

### 38. Chiedere rastrelliere per le biciclette nei parcheggi per autoveicoli.

Uno dei motivi per cui le persone non vanno in bicicletta, oltre alla sensazione di mancanza di sicurezza (e di incolumità) quando le strade non sono protette, è la **mancanza di un posto dove lasciare la bicicletta**. È molto comune vedere biciclette legate in qualche modo a elementi come ringhiere, lampioni o segnali stradali. Se ci sono spazi per le auto, perché non per le biciclette?

Di solito è possibile chiedere alle amministrazioni comunali di installare delle rastrelliere per le biciclette compilando un modulo, anche se è sempre possibile inviare una e-mail o **contattare direttamente i funzionari pubblici** che si occupano di mobilità. Se, inoltre, si eliminano gli spazi per i veicoli a motore, si scoraggia la mobilità inquinante.



Storia in due scene. In una si osserva l'entrata di una scuola piena di auto in doppia fila. Nella seconda scena, la stessa scuola, dove prima c'era una fila di veicoli, ha installato delle rastrelliere e i bambini arrivano pedalando.

*“La disponibilità rastrelliere per biciclette comode e sicure all' inizio e alla fine del viaggio, è un prerequisito per una strategia di successo della promozione della bicicletta” – IDAE*

### 39. Richiedere piste ciclabili

Le **infrastrutture ciclabili protette**, alle quali i veicoli a motore non possono accedere (spesso è fisicamente impossibile farlo), sono uno degli elementi costitutivi della ciclabilità pubblica. È stato dimostrato che uno degli elementi più importanti per l'utilizzo di massa è la realizzazione di una rete di piste ciclabili collegate e sicure. Come richiederle?

In quasi tutte le città ci sono gruppi di ciclisti che da anni, se non da decenni, chiedono alle amministrazioni comunali iniziative che generino una domanda indotta di bicicletta. In altre parole, spazi sicuri che **abbiano un effetto di attrazione**. Se siete interessati ad avere questo tipo di infrastrutture, cercate l'associazione ciclistica più vicina a voi e fate pressione sui consigli comunali.

### 40. Richiedere l'avvio del bike sharing

Le biciclette pubbliche condivise sono un fantastico vettore di cambiamento. Essendo alla portata di tutti, molti conducenti di auto o moto **potranno provare una bicicletta prima di acquistarla**, oppure potranno utilizzarla come mezzo complementare di mobilità. Il semplice fatto che siano disponibili rende facile per le persone pensare alle biciclette come mezzo per la mobilità.

Il ciclismo sportivo è presente nelle città da decenni. Per molti la bici continua ad essere sinonimo di fatica e sport; lycra e casco. Non deve essere così e le biciclette pubbliche, spesso con pedalata assistita, stanno aiutando ad aprire le menti del pubblico.

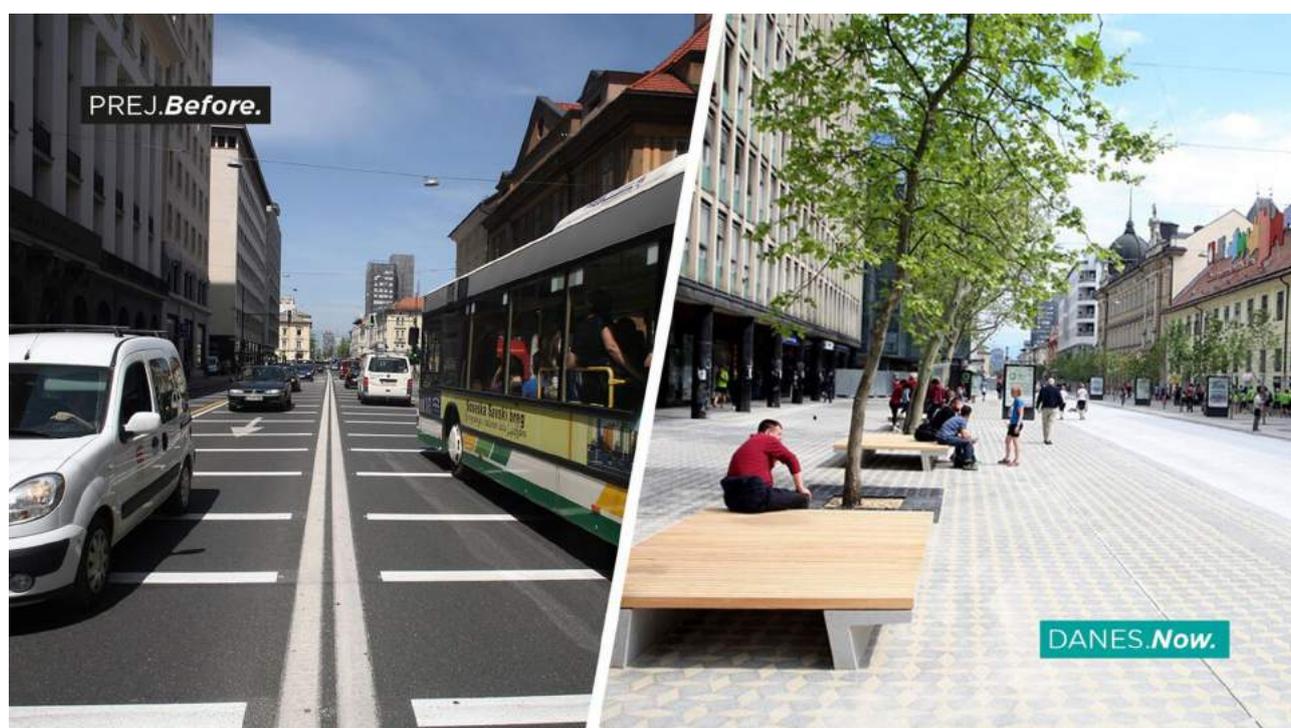
Questo tipo di servizi dipendono generalmente dal sistema di trasporto pubblico della città. Per

questo è importante **fare continue richieste per la realizzazione di questo tipo di rete**, oltre che denunciarne l'incuria da parte delle amministrazioni comunali poiché sarà necessaria una buona manutenzione, così come l'ampliamento della rete ciclabile in modo che raggiunga tutti i quartieri.

## Conclusioni

Le città di tutto il mondo sono fonte di ispirazione con le loro trasformazioni. La pedonalizzazione, la pianificazione urbana tattica, la costruzione di zone a basse emissioni, la realizzazione di infrastrutture ciclabili protette o la progettazione di grandi aree pedonali (supermanzanas) hanno invertito alcuni dei danni causati dallo sviluppismo del XX secolo. Tutto ciò non sarebbe stato possibile senza la mobilitazione dei cittadini.

Nel 2007, la città di Lubiana (capitale della Slovenia) [ha chiuso 12 ettari al traffico automobilistico privato](#), con solo il 40% della popolazione a favore della pedonalizzazione. Nel 2015, il 92% dei residenti era soddisfatto della qualità della vita in città. Nel 2017, il 97% dei residenti "si è opposto alla riapertura del centro al traffico motorizzato". Il recupero della città per le persone è una tendenza globale che spesso incontra una resistenza temporanea.



*Riqualificazione complessiva della parte centrale di Slovenska e nuova viabilità. | Comune di Lubiana.*

Queste resistenze iniziali, insieme all'inerzia dei sistemi in cui viviamo, rendono difficili le trasformazioni che sappiamo essere necessarie. È impossibile ridurre gli effetti del cambiamento climatico senza un [cambiamento a livello urbano](#), incentrato sulla **riduzione dei veicoli privati e sul recupero di spazi per le persone**. Sebbene i governi e le amministrazioni comunali abbiano un

ruolo importante da svolgere in questa metamorfosi, anche il ruolo dei cittadini è indispensabile. Non ci può essere cambiamento senza mobilitazione sociale.

Questa guida è stata redatta con l'obiettivo di fornire ai cittadini idee per il recupero urbano, nonché di generare interazione tra i movimenti urbani volti a migliorare la qualità della vita nelle città. Ogni piccola azione nella giusta direzione aggiunge qualcosa al totale. Ogni contributo aiuta ad unire le volontà. Sempre più persone aspettano che le istituzioni agiscano. Prendiamo l'iniziativa.

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

## Crediti versione originale

#RecuperarLaCiudad

Recuperar la Ciudad. Guía para la ciudadanía con 40 ideas para una recuperación urbana

First edition, August 2022

License: CC BY-NC 4.0

All versions: Recuperar la ciudad

Edition: Marcos Martínez Euklidiadas

Writing: Marcos Martínez Euklidiadas, Mavi Pastor, Ana Gil Luciano, Carmen Duce Díaz ifrit

Spelling and style correction: Mavi Pastor, Ana Gil Luciano, Laura Domingo Manchado

English translation: @jhm1605 Sergio González Alfaro

Illustrations: Sergi F.B. (illustietor), Ignacio Prieto (BiciMan)

Publishing concept: Teodoro Franch, ifrit Ana Gil Luciano, Sara Vázquez Vázquez,

Bici javier, Eduardo Casas, Isabel Pérez García Jaime Sierra, Miguel Ordóñez Vázquez

Thanks to the assistance of Bruno Martin, Pablo Izquierdo Mario Juárez

(Ecoinsomnes), Mauro Entrialgo, Fernando de Córdoba (Gamusino)

This guide would not have been possible without the work of dozens of volunteers. No one has profited from writing it. Thank you all.

## Crediti versione italiana

Traduzione prima parte (Introduzione) e adattamento: <https://framapiaf.org/@nilocram/>  
40 idee per riprendersi la città: traduzione collaborativa dallo spagnolo della classe 5F, indirizzo linguistico, dell'IIS Carlo Emilio Gadda di Paderno Dugnano (Milano).

Giugno 2023

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