



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria Civile  
Corso di Studi in Urbanistica: Città, Ambiente e Paesaggio  
A.A. 2017/2018

**TESI DI LAUREA TRIENNALE**

Studente: Gabriele Sangalli Matr. n° 844040  
Relatore: Prof. Paolo Bozzuto



**Bikeitalia.it**

# TACTICAL URBANISM

**LA SPERIMENTAZIONE COME FORMA  
DI APPRENDIMENTO COLLETTIVO**

Si ringrazia:

- Bikeitalia.it per ospitare la pubblicazione della tesi online,
- Paolo Bozzuto, docente di “Progettazione urbanistica dello spazio aperto” per aver seguito la stesura dell’elaborato,
- Matteo Dondé per il supporto tecnico,
- FIAB e Genitori Antismog per la possibilità di partecipare a Trèntami,

Autore: Gabriele Sangalli  
Relatore: Prof. Paolo Bozzuto

Progetto grafico: Gabriele Sangalli

Publicato a Settembre 2018

*“In God we trust, all others must bring data.”*

*W. Edwards Deming*

# 01

## COS'È IL TACTICAL URBANISM

**Definizioni a confronto**  
pag. 15

**Storia e riferimenti**  
pag. 18

**Un movimento  
contemporaneo**  
pag. 26

# 02

## LE RAGIONI DEL TACTICAL URBANISM

**Approcci scientifici e  
approcci creativi**  
pag. 39

**Strategie e tattiche:  
applicazioni nel “fare  
urbanistica”**  
pag. 42

**Placemaking e Tactical  
Urbanism: analogie e  
differenze**  
pag. 46

# 03

## LE TATTICHE: UN REPERTORIO DI CASI INTERNAZIONALI

**Better Block**  
(Dallas)  
pag. 60

**Park(Ing) Day**  
(San Francisco)  
pag. 62

**Guerrilla Gardening**  
(New York)  
pag. 64

**Pavement to Plaza**  
(New York)  
pag. 66

**Guerrilla Wayfinding**  
(Raleigh, USA)  
pag. 68

# 04

## ESPERIENZE DI TACTICAL URBANISM A MILANO

**Nuove aspirazioni,  
nuove domande**  
pag. 73

**Guerrilla Bikelane**  
pag. 76

**Ape In Da Park**  
pag. 80

**TrèntaMi: il Tactical  
Urbanism applicato a  
una sperimentazione di  
zona 30 innovativa**  
pag. 84

# 05

## COSA POSSIAMO APPRENDERE: UNA RIFLESSIONE CONCLUSIVA

**Insegnamenti del  
Tactical Urbanism**  
pag. 115

## INTRODUZIONE

Nel corso dei miei tre anni di studi universitari ho avuto modo di avvicinarmi e appassionarmi a diversi temi e questioni dell'urbanistica contemporanea, in particolare quelli legati alle politiche per la mobilità sostenibile e, più in generale, alla partecipazione dei cittadini nei processi di progettazione e di pianificazione. Ho inoltre sviluppato un singolare interesse per gli interventi temporanei di trasformazione degli spazi della città, spesso accompagnati da forme di sperimentazione progettuale e dalla necessità di trovare soluzioni creative per far fronte alla limitata disponibilità di risorse derivante dalla particolare congiuntura socioeconomica del periodo storico in cui ci troviamo.

Da buon *millennial*<sup>1</sup> passo molto del mio tempo *on-line*. Il continuo flusso di informazioni che internet e i *social media* generano consente di conoscere quasi in tempo reale ciò che accade nel mondo, offrendo un panorama di spunti e indizi di ricerca molto variegato. Grazie all'approfondimen-

to dei temi elencati poco sopra, mi sono imbattuto in quello che viene definito Tactical Urbanism e nelle sue manifestazioni di successo. Dapprima attraverso ricerche mirate a sviluppare i temi legati alla ciclabilità urbana e, successivamente, ricercando temi come la qualità dello spazio pubblico e le diverse forme di cittadinanza attiva.

Ho avuto modo di assistere a lezioni, immagini, articoli, post o video che spesso mi hanno lasciato "a bocca aperta" per la loro semplicità e la loro capacità di trasmettere i valori legati alla qualità dello spazio urbano, ai temi ambientali, al riciclo creativo e al coinvolgimento attivo della cittadinanza. Immagini virtuali che in qualche modo si contrapponevano (e lo fanno ancora oggi) con le immagini percepite dai miei occhi nel tragitto che percorro quotidianamente, a piedi, dalla stazione FS di Milano Lambrate al Politecnico:

**un percorso ad ostacoli fra auto parcheggiate sui marciapiedi o sulle strisce pedonali.**

1. Il termine "millennials" è ormai comunemente impiegato per indicare la generazione di persone nate tra il 1985 e il 2005; si veda a questo proposito la definizione fornita dal Vocabolario Treccani online, disponibile al sito web: [www.treccani.it](http://www.treccani.it)

Un panorama urbano fatto di scatole di metallo colorate che non occupano solo lo spazio della strada, ma anche quello del pedone e più in generale quello delle persone. Pensare che un'auto di proprietà rimanga parcheggiata, e quindi inutilizzata per il 95% del suo tempo fa riflettere su quanto spazio pubblico (inteso come spazio di tutti e di ciascuno, anche di chi l'auto non la usa) sia sacrificato per stoccare un veicolo privato (Walker, 2017). Indubbiamente viene da chiedersi cosa potrebbe esserci al posto di queste distese di auto parcheggiate. Una prima risposta a questo quesito l'ho trovata in un libro di Janette Sadik-Khan<sup>2</sup>, *“Street fight - Handbook for an urban revolution”* (2016). Un testo capace di orientare lo sguardo verso nuove politiche urbane e, allo stesso, tempo di dimostrare come il cambiamento sia realmente possibile se guidato da persone che hanno a cuore l'interesse dei cittadini.

Poco tempo dopo la lettura di questo manuale, mi imbatto in un post sulla pagina Facebook di Mikael Colville-Andersen<sup>3</sup>, guru della ciclabilità danese, sulle riprese di una nuova serie TV in cui si affrontano

<sup>2</sup> È stata la presidente del dipartimento mobilità e trasporti della Città di New York durante il mandato del Sindaco Michael Bloomberg (2007-2013), guidando una serie di trasformazioni radicali dell'ambiente urbano.

<sup>3</sup> Urbanista danese esperto in mobilità ciclistica e CEO di Copenhagenize Design Company.

i temi delle città contemporanee: *“The Life-Sized City”*. Medellin, Parigi, Bangkok, Tel-Aviv, Tokyo e Toronto sono solo alcune delle città che hanno avuto il piacere di avere i riflettori puntati sulle proprie politiche urbane, sulla gestione dello spazio e sulla coesione sociale. In tutte queste realtà il Tactical Urbanism era sempre presente, a volte come un'azione spontanea nata dal basso mentre in altri casi come operazione guidata dall'alto dai governi locali. In entrambi i casi gli obiettivi sono comuni: rigenerare gli spazi pubblici, ridare valore a dei luoghi abbandonati o creare socialità all'interno dei quartieri.

Tutto questo mi porta, nel dicembre 2017, all'acquisto del manuale *“Tactical Urbanism - Short term action for long term change”* di Mike Lydon e Anthony Garcia (2015). La copertina del libro riporta un commento, guarda caso di Janette Sadik-Khan:

***“L'Urbanismo Tattico dimostra la straordinaria forza di pensare in piccolo in relazione alle nostre città. Mostra come, con un po' di immaginazione e le risorse già a disposizione, le città possono liberare il pieno potenziale delle loro strade”.***

La lettura di questo volume e la mia personale partecipazione alla sperimentazione di *“TrèntaMi - Zona 30 gente contenta”*, tenutasi a Milano, si sono rivelati i punti di partenza per la costruzione della mia Tesi e per la stesura di questo elaborato.

Nei primi due capitoli viene ripercorsa la storia del Tactical Urbanism, evidenziando i motivi e le ragioni per cui si può optare per interventi temporanei, *low cost* e ad alto impatto simbolico nei processi di trasformazione degli spazi delle città contemporanee.

Nel capitolo 3 vengono descritte una serie di esperienze internazionali tipicamente ricondotte al concetto di Tactical Urbanism, dal primo *Park(Ing) Day* ai movimenti di *Guerrilla Wayfinding*.

All'interno del capitolo 4 trovano spazio degli esempi di Tactical Urbanism riscontrati nella città di Milano, con particolare riferimento alla sperimentazione di progetto di suolo di una zona 30, ribattezzata *“TrèntaMi”*, tenutasi nel mese di Maggio 2018 nel quartiere Corvetto.

Infine, la Tesi propone una riflessione critica sulle opportunità offerte dagli approcci riconducibili al concetto di Tactical Urbanism nei processi di pianificazione e di progettazione mirati a riqualificare lo spazio

pubblico delle nostre città; soprattutto alla scala locale, alla scala di quartiere, dove è concretamente possibile coinvolgere i cittadini e gli abitanti nelle scelte da operare.

**Opportunità che riguardano non solo le diverse forme di “attivazione” della cittadinanza, ma anche (e soprattutto) forme concrete di “apprendimento” da parte delle istituzioni, dei pianificatori e dei progettisti.**





Design Block, Seattle Design Festival - Trevor Dykstra, 2013



**COS'È IL  
TACTICAL URBANISM**

## DEFINIZIONI A CONFRONTO

Le politiche pubbliche e in particolare la pianificazione territoriale, dopo anni di crisi e di parziale assenza, stanno finalmente ritrovando le loro origini intese come interventi per il bene comune. Anche per questo la figura del pianificatore è destinata a cambiare e a consolidarsi in una nuova stagione della disciplina urbanistica in cui vengono messi in luce i caratteri temporanei e sperimentali delle soluzioni progettuali (Talia, 2016, p. 8).

Questo approccio alla trasformazione si è ampiamente diffuso sotto il nome di “Tactical Urbanism” e tutt’ora si trova a doversi relazionare, spesso a contrapporsi, all’urbanistica convenzionale (Garcia & Lydon, 2015).

Pertanto di seguito vengono riportate alcune definizioni per tentare di rispondere alla domanda più banale che un lettore può porsi avendo fra le mani questo elaborato: “Cos’è il Tactical Urbanism?”.

**Non è infatti così scontato trovare una definizione univoca che in poche righe sappia riassumere quello che di fatto è un vasto movimento e un tipo di approccio alla pianificazione e alle politiche urbane (Alberti, Rizzo & Scamporrino, 2016, p. 16).**

*“Si tratta di un approccio alla soluzione di problemi alla scala di quartiere che agisce sull’ambiente urbano sviluppando diverse policies. In particolare interviene sullo spazio pubblico grazie al coinvolgimento della cittadinanza, utilizzando interventi temporanei e a basso costo. Il Tactical Urbanism è utilizzato da numerosi attori del panorama urbano, tra cui ad esempio il governo locale, le società private, aziende no-profit, gruppi di cittadini ma anche singoli individui.”*

*Il TU si basa su un processo aperto e iterativo, sull’uso efficiente delle risorse e sulle potenzialità nascoste nell’interazione sociale. In qualche modo il Tactical Urbanism è una risposta dal basso al normale processo di pianificazione e di sviluppo delle città.*



Per i cittadini rappresenta un modo immediato per riappropriarsi o per riprogettare parte dello spazio pubblico. Per restituire spazio alle persone e toglierlo al degrado, all'abbandono o all'uso inefficiente di una risorsa scarsa come è il suolo e lo spazio pubblico.

Per le associazioni del territorio rappresenta una modalità per mostrare l'efficacia e i risultati di alcuni interventi ottenendo così un consenso da parte degli organi decisionali e dalla società civile. Per gli amministratori pubblici e il governo locale è invece un modo per sviluppare buone pratiche in tempi brevi e con un occhio al portafogli.

Lydon e Garcia, Tactical Urbanism Short term action for long term change, Washington, Island press, 2015

Molti casi studio mostrano che questo tipo di soluzioni a piccola scala sono adatte alle sfide di pianificazione locale e che ci permettono di ottenere dei risultati efficaci e a lungo termine.

La nozione di urbanistica tattica nasce come processo di iniziativa dal basso, promosso dalla cittadinanza locale senza se-

guire il protocollo ufficiale. L'evoluzione dell'urbanismo tattico in alcune città degli Stati Uniti consolida alcuni aspetti legati alla recente propensione delle persone di tornare a vivere nelle grandi città.

Tendenza che si somma ad altri fattori come la crisi economica del 2008, il crescente uso di Internet e dei social media e il sempre più evidente divario tra necessità percepite dai cittadini e volontà degli amministratori politici.

Ahmed S. Abd Elrahman,  
"A pop-up Local change for Cairo's built environment"  
Shams University,  
Department of Urban Design and Planning, Cairo, Egypt  
Urban Planning and Architecture  
Design for Sustainable Development,  
UPADSD 14- 16 October 2015

Nello studio di Ocubillo (2012) sull'emergere dei Public Parklets, l'urbanismo tattico viene discusso come una sintesi di azioni comunitarie e di una progressiva sperimentazione governativa, promuovendo pratiche di progettazione urbana e di collaborazione dal basso attraverso programmi e progetti temporanei che vengono continuamente sottoposti a verifica e valutazione.

Hélène Litke,  
Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability.  
Division of Urban and Regional Studies,  
Department of Urban Planning and Environment,  
School of Architecture and the Built Environment,  
Royal Institute of Technology,  
Stockholm, Sweden

Da queste tre definizioni possiamo trarre alcuni aspetti comuni e condivisibili. Il Tactical Urbanism può essere una soluzione per creare nuovi spazi, aiutando quindi la progettazione di nuovi interventi nella fase preliminare oppure può essere usato per "riparare" e quindi rigenerare alcuni spazi che col tempo hanno perso forme e funzioni (Guiducci, 1990, p. 52). Il principio sotteso è quello sviluppare una serie di interventi in grado di innescare un processo di moltiplicazione degli effetti (Alberti, Rizzo & Scamporrino, 2016, p. 16).

Questo approccio dimostra a differenza dei grandi *masterplan*, che per incrementare la qualità degli spazi pubblici non è necessario spendere ingenti somme di denaro.

Spesso questi progetti sono frutto della diretta partecipazione dei cittadini nella creazione e riattivazione del loro quartiere, ma anche attraverso il lavoro svolto da as-

sociazioni e amministratori locali. Collettivamente dimostrano che alcune soluzioni temporanee e a basso costo possono creare e sviluppare un cambiamento di lungo periodo (Garcia & Lydon, 2015).

Il Tactical Urbanism è frequentemente applicato a quello che *William White*<sup>1</sup> (1988) definisce "enorme quantità di spazio ancora non sfruttato dall'immaginazione". Quello che oggi nelle nostre città è costituito da lotti vuoti, *brown field*, fronti commerciali inutilizzati, strade sovradimensionate, sottopassi, parcheggi di superficie e altri numerosi spazi pubblici.

Si tratta di un modo per vedere le nostre città come un laboratorio di creatività, per testare nuove idee in tempo reale. Inoltre il Tactical Urbanism crea proposte di cambiamento "fisico-materiali", intese come azioni "dal vivo" in cui non si limita a soluzioni visive come i *rendering* informatici a cui i progettisti di tutto il mondo sono ormai abituati.

<sup>1</sup> Urbanista, analista, giornalista e sociologo americano. Autore de "The social life of small urban spaces".

## STORIA E RIFERIMENTI

Il Tactical Urbanism ha radici profonde all'interno dell'evoluzione storica delle città, non rappresenta infatti una novità. Si tratta di un'insieme di strategie e di azioni di diversa natura che sono riscontrabili in molte iniziative e fasi della storia delle città e dell'uomo. L'impulso di creare spazi temporanei e a basso costo risponde a una domanda che è ben radicata nel passato. Dagli accampamenti militari romani alle esposizioni universali dell'800, passando per la vendita illegale di libri lungo le rive della Senna a Parigi, il Tactical Urbanism è fermamente presente nel panorama storico delle nostre città. Nel corso degli anni si è affermato come strategia vincente per superare problemi di ordine sociale, economico e strutturale.

**Negli ultimi anni il Tactical Urbanism è visto come un movimento capace di incarnare dentro di sé le nuove sfide per il futuro delle città contemporanee: incrementare il capitale sociale, economico, la possibilità di accedere al cibo locale, la sicurezza urbana**

**e più in generale per aumentare la qualità della vita (Garcia & Lydon, 2015).**

Di seguito una carrellata di alcuni esempi che hanno alla base azioni di Tactical Urbanism. I diversi casi tentano di mettere in luce le caratteristiche elencate in precedenza: coinvolgimento della popolazione, economicità, temporaneità ecc.

### LA PRIMA STRADA

Le strade sono la spina dorsale delle città e rappresentano una grande riserva in termini di spazio pubblico. La prima strada "urbana" sembra sia stata costruita nel Neolitico nell'insediamento di Khoirokoitia<sup>1</sup>. La strada non rappresentava solo uno spazio di risulta tra gli edifici ma una struttura a sé stante, costruita con uno scopo preciso. Fu realizzata infatti per servire i bisogni più comuni del villaggio: comunicazione, mobilità, commercio e sicurezza.

I residenti del villaggio erano gli unici responsabili della creazione e del mante-

<sup>1</sup> Insediamento localizzato sull'isola di Cipro, abitata da circa il 7000 al 3000 a.C.

nimento della strada, essi ne capirono fin da subito l'importanza per la sopravvivenza del villaggio stesso. Inoltre, senza alcun tipo di spazio pubblico interno all'insediamento, la strada rappresentava il primo esempio di urbanistica.

### LE ESPOSIZIONI UNIVERSALI

Uno dei valori di base del Tactical Urbanism è la temporaneità delle iniziative. Questo aspetto è riconducibile ad alcuni grandi esempi di urbanistica temporanea come quelli legati allo sviluppo delle esposizioni universali, e a quello che resta dopo la fine di questi grandi eventi. Iniziate nel 1851<sup>2</sup> e ancora attive oggi le esposizioni universali o semplicemente EXPO sono eventi pubblici ospitati in Paesi differenti, tipicamente a cadenza quinquennale, dove è possibile trovare padiglioni, monumenti e attività culturali.

Si tratta di eventi temporanei che durano dai 2 ai 6 mesi che mettono in campo una serie di iniziative e di grandi operazioni da parte del Paese ospitante.

Tipicamente iniziative di tipo *top down*, dove il governo nazionale ha ampi margini di influenza, come nel caso dei Giochi Olimpici. Non è solo la temporaneità dell'e-

<sup>2</sup> La prima Esposizione Universale fu quella di Londra. Venne organizzata nel 1851 al Crystal Palace in Hyde Park ed è conosciuta anche come la Great Exhibition.

vento ad avere aspetti in comune con il Tactical Urbanism ma anche la necessità di effettuare una serie di operazioni urbanistiche con una certa urgenza e velocità, che per consuetudine viene usata solo in casi emergenziali, oltre al fatto che sono operazioni in grado di fornire un cambiamento nel lungo periodo. Il caso più eclatante è ovviamente quello della Tour Eiffel di Parigi realizzata per l'esposizione del 1889 e destinata ad essere smantellata poco dopo, ancora oggi simbolo della città.

### IL WOONERF

Il *woonerf* è una strada di quartiere dove sono le persone ad essere poste al centro della progettazione, e non il flusso di auto. L'invenzione del *woonerf* non è da ricercarsi fra le tecniche proposte dagli ingegneri del traffico per realizzare una nuova viabilità, ma nelle azioni di Tactical Urbanism portate avanti da alcuni cittadini olandesi nel tentativo di rallentare il traffico motorizzato all'interno dei quartieri residenziali. Infatti, il primo *woonerf* è stato creato da un gruppo di residenti della città di Delft frustrati dai continui problemi legati alla sicurezza stradale, alla congestione e all'inquinamento causati dalle auto. L'assenza di interventi da parte della municipalità per

tentare di rimediare a queste condizioni portò i cittadini ad organizzarsi in un'azione notturna di TU attraverso la rimozione di parti di pavimentazione stradale con l'intento di creare difficoltà e rallentamenti al moto delle auto. Infatti, le strade residenziali olandesi sono tipicamente realizzate in mattonelle autobloccanti e risulta quindi estremamente facile rimuoverne alcune (Garcia & Lydon, 2015).

**L'idea alla base del *woonerf* consiste nella condivisione della strada tra i diversi utenti, eliminando la separazione fisica tra spazio del pedone, del ciclista e dell'automobilista.**

Marciapiedi, piste ciclabili e corsie per auto perdono la loro conformazione usuale per lasciare posto a un'unica superficie costituita da una pavimentazione continua.

Questa viene modellata in modo da offrire uno spazio condiviso dove il pedone non è relegato al marciapiede ma può muoversi liberamente grazie a una serie di interventi che riducono la velocità delle auto (Biddulph, 2012). Piccoli dossi, gincane, aree verdi e un diverso disegno della pavimentazione sono solo alcuni esempi delle strategie utilizzate per guidare l'automobili-

sta ad adottare velocità contenute.

Nel 1976 il parlamento olandese riconosce l'efficacia dei *woonerven* (al plurale ndr) e li inserisce nel manuale nazionale di progettazione stradale. Si tratta di un ottimo esempio di come un'azione clandestina e non autorizzata diventa nel giro di poco tempo una tecnica approvata e condivisa dal governo locale. Viene introdotta così l'idea che alcune pratiche, seppur non autorizzate possano essere riconosciute e ufficializzate nel corso del tempo.

#### IL BUNGALOW AMERICANO

In America, all'inizio del XX° secolo importanti *developer* acquistavano grandi estensioni territoriali per infrastrutturarle e poi rivenderle a piccoli lotti: un modo per rispondere alla forte domanda di abitazioni a basso costo per la media borghesia. Con la promessa di dare una casa accessibile e confortevole alle famiglie americane nascono così le prime distese di case monofamigliari che oggi caratterizzano i suburbi americani (Brown, 2009, p. 80). Il meccanismo alla base dello *sprawl* degli esordi non era quello del mercato immobiliare a cui siamo abituati oggi. Il proprietario terriero doveva infatti occuparsi di portare i servizi quali ad esempio rete fognaria e stradale

nell'area interessata. Solo successivamente i piccoli lotti di terreno potevano essere venduti per accogliere delle strutture leggere come le tipiche case americane di legno prefabbricate. Il cittadino dopo aver acquistato il lotto poteva scegliere la casa che preferiva su un catalogo, proprio come oggi sfogliamo il *dépliant* IKEA, e in poco tempo gli sarebbero stati spediti i pezzi per montarla. Di fatto in questo modo il privato partecipava direttamente alla costruzione del panorama immobiliare del suo quartiere. Una soluzione che gli permetteva di radicarsi maggiormente all'interno del vicinato e di sentirsi parte di una comunità.

#### LE PLAY STREETS

Esposizioni di strada, mercatini, feste di quartiere o altri eventi simili a carattere temporaneo hanno portato vitalità alle strade per millenni, portando a compimento obiettivi di carattere sociale ed economico. Con l'arrivo dell'automobile le cose sono cambiate drasticamente.

**I primi anni del '900 sono caratterizzati da una serie di azioni volte ad accogliere le auto all'interno delle città. Le strade che subiscono operazioni mirate all'ampliamento delle**

**corsie e le piazze che vengono trasformate in parcheggi sono solo due semplici esempi di come le città di tutto il mondo si sono attrezzate per dare spazio al mezzo privato (Oldenziel, 2016).**

Ovviamente questo cambiamento portò con sé ulteriori aspetti negativi, tra cui l'incremento degli incidenti automobilistici. Il numero di morti e feriti cresceva di anno in anno colpendo soprattutto la fascia di popolazione più debole: i bambini.

Questi vedevano sottrarsi lo spazio della strada sotto casa, solitamente utilizzato per giocare, per far posto al traffico veicolare. Per porre un freno a questa situazione<sup>3</sup>, nel 1909 a New York fu ideato per la prima volta un piano di regolazione del traffico per fare in modo che alcune strade venissero chiuse in determinate ore della giornata, per lasciare che i bambini giocassero in strada. Si dimostrò una soluzione efficace, restituendo un po' di vita e socialità all'interno del quartiere. Nel 1914 si contavano 29 quartieri dove era in vigore una regolamentazione di questo tipo. Nel 1916 un agente di polizia rispose così ad un' intervista del *New York Times*: "Se la

3 A distanza di pochi anni in Olanda si evolverà in un movimento noto attraverso il motto "Stop de kindermoord!", che tradotto significa "Basta alla strage di bambini!"



città non si preoccupa di offrire ai bambini degli spazi dedicati al gioco è ovvio che questi giochino in strada” (Garcia & Lydon, 2015, p.40).

Nel 2011 l’iniziativa viene ripresa da un gruppo di genitori nella città di Bristol, in Inghilterra, dove dopo una breve sperimentazione la municipalità riconosce i vantaggi di chiudere certe strade di quartiere 3 ore a settimana per permettere ai bambini di giocare liberamente. Dal successo dell’iniziativa nasce un’associazione chiamata “*Playing Out*” con l’obiettivo di diffondere queste pratiche. Nel 2013 a Bristol si contano più di 40 *play streets*.

#### LE OPEN STREETS

Le *open streets* si possono considerare come l’espansione del movimento nato con le *play streets*. Non vanno confuse con iniziative di altro tipo come i *block parties*, mercatini di quartiere o eventi simili. Un tipico esempio di *open streets* è l’iniziativa chiamata “*Ciclovía*” portata avanti dalla città di Bogotà.

**Si tratta della chiusura periodica alle auto di alcune vie della città per lasciare che le persone usino la strada come uno spazio per camminare, pe-**

**dalare, danzare, fare attività fisica o semplicemente divertirsi.**

Secondo *Gil Penalosa*, presidente dell’associazione mondiale *8-80 Cities*<sup>4</sup>, *Ciclovía* permette di sostituire il traffico motorizzato con un traffico di persone, dove le strade diventano dei parchi pavimentati in cui le persone di tutte le età, abilità, condizione economica o etnia possono uscire di casa per migliorare le proprie condizioni di salute fisica e psicologica (Garcia & Lydon, 2015, p. 42). L’iniziativa di Bogotà viene portata avanti ormai dal 1974, tuttavia prima delle città colombiana si è registrato il caso di Seattle con le “*Bicycle Sundays*”, ovvero delle domeniche in cui una strada ad alto scorrimento veniva chiusa per connettere tra di loro tre parchi che si trovavano sulla stessa direttrice.

Nata nel 1965, circa 10 anni prima di Bogotà, risulta essere il primo caso di *open streets* del nord america. Dopo Seattle l’iniziativa si diffonde a New York (1996), San Francisco (1967) e a Ottawa (1970), in tutti questi casi la manifestazione viene riproposta ancora oggi (Garcia & Lydon, 2015). Nelle città italiane è quello che potrebbe es-

4. 8 80 Cities ha lo scopo di migliorare la qualità delle persone che vivono in ambienti urbani collaborando con i cittadini per migliorare la mobilità e lo spazio pubblico creando un ambiente vibrante e salutare.

sere associato (con qualche forzatura) alle domeniche ecologiche, anche se si tratta di misure straordinarie a carattere ambientale, dove l’intento dichiarato è quello di ridurre gli inquinanti presenti nell’aria.

Le *open streets* sono tipicamente parte di una serie di strategie delle città per incoraggiare l’attività fisica, incrementare la partecipazione dei cittadini nella vita sociale della città e costruire e diffondere l’idea che un centro urbano con meno spazio per le auto sia realmente possibile.

Di fatto questi obiettivi rappresentano le uniche differenze con le *play streets*, entrambe le iniziative sono però un’occasione per aiutare i partecipanti a conoscere altri cittadini e costruire un senso di comunità diffuso. Questi eventi non sono altro che politiche urbane a basso costo, nate dal basso e con grandi risultati in termini di partecipazione e diffusione di buone pratiche.

#### LA NASCITA DEL PARKMAKING

*Bonnie Ora Sherk*, artista e paesaggista americana ha sviluppato una serie di installazioni a San Francisco in grado di fornire alla città e alle persone un modo diverso per pensare allo spazio pubblico. L’intervento più noto è quello intitolato “*Portable*

*Architecture*” iniziato nel 1970 che può essere considerato il precursore di iniziative come aree verdi *pop-up* o del *Park(ing) Day* che oggi troviamo sparse per tutto il mondo (Schneider, 2017). Finanziata con una piccola somma da parte del Museo delle Arti di San Francisco, *Sherk* realizza tre “parchi portatili” in diverse aree della città per un periodo di tempo non superiore ai 4 giorni. Queste installazioni prevedevano l’uso di tappeti erbosi, piante, panchine e tavoli da picnic. Un po’ arte e un po’ protesta, l’iniziativa di *Sherk* rivitalizzò aree urbane prive di carattere attraverso una “dimostrazione bucolica” di come piccole aree verdi possono cambiare il paradigma urbano. Inoltre, l’artista sottolinea come l’iniziativa totalmente nuova e inusuale non fu sottoposta ad alcun veto amministrativo/burocratico perchè non esisteva alcun protocollo che potesse in qualche modo vietarne lo svolgimento.

Negli ultimi anni diversi movimenti di giovani artisti e urbanisti trovano in *Sherk* un punto di riferimento per iniziative di valorizzazione dello spazio pubblico a carattere ambientale, a dimostrazione di come alcune installazioni artistiche possano essere d’ispirazione per un miglioramento dello spazio collettivo e delle infrastrutture urbane.

“Bonnie Ora Sherk’s first public artwork temporarily revitalized the dead, mechanistic urban spaces of San Francisco through “bucolic demonstrations” in the form of portable parks featuring plants and animals. The onus was on the artists to find sites for these installations and obtain the necessary permits. As Sherk has explained, “with the Portable Parks it was necessary for me to deal with certain established systems, communicate with them, and convince them of the rightness of the work.””

(fonte: [www.alivinglibrary.org](http://www.alivinglibrary.org))

#### LES BOUQUINISTES

Chiunque sia stato a Parigi e abbia passeggiato lungo la Senna non può non aver notato centinaia di giornali e libri contenuti in scatole verdi di legno. Questa immagine di Parigi è certamente iconica e unica nel suo genere, tanto che rappresenta una meta per i visitatori da tutto il mondo.

Probabilmente pochi sanno che questi venditori di libri, chiamati per l'appunto *les bouquinistes*, offrono libri e pubblicazioni ormai dal 1500. Si tratta quindi di un'attività commerciale che ha più di 500 anni di storia e che solo negli anni più recenti è stata effettivamente regolamentata dalla Città di Parigi. Il successo delle vendite è indub-

biamente da ricercarsi nella localizzazione di pregio che ha portato *les bouquinistes* a diffondersi lungo diversi ponti della città. Un'iniziativa di vendita ambulante nata per evitare i costi eccessivi dell'acquisto di un immobile che venne legalizzata solo nel 1850 e regolamentata successivamente nel 1930. Questo caso dimostra come uno spazio pubblico venga valorizzato grazie a iniziative dal basso legate al commercio, dapprima non autorizzate e successivamente regolamentate e addirittura nominate Patrimonio dell'UNESCO nel 1992.

#### I FOOD TRUCKS

Uno dei modi più comuni per riattivare uno spazio pubblico è senza dubbio quello di posizionare una funzione legata al cibo, un rituale che in tutto il mondo è associato a un momento di festa e di socialità.

Ecco quindi che si diffonde l'idea che per vendere cibo non sia necessario essere proprietari di un ristorante ma che basti un veicolo per il commercio ambulante. Un caso emblematico è quello di *Raul Martinez* a Los Angeles, considerato il padre dei venditori ambulanti di *tacos* della città.

Nel 1974 *Martinez* acquista e riconverte un furgone per la vendita di gelato in uno per la vendita di *tacos*. Gli bastano 6 mesi

per arrivare al successo, ampliare la sua attività e comprare un ristorante in città. Il re dei *tacos*, come viene soprannominato, è la dimostrazione che il Tactical Urbanism applicato al commercio ambulante è un motore per lo sviluppo economico e per ridare valore a quegli spazi vuoti della città in cui questi *food trucks* si localizzano (Nemeth, 2013). I venditori ambulanti di cibo si sono sempre dimostrati un'alternativa economica ai ristoranti tradizionali, capaci di attrarre persone e creare momenti di socialità. Le persone infatti vogliono passare il loro tempo in luoghi dove ci sono altre persone, quando lo spazio pubblico non offre questa opportunità per la mancanza di elementi attrattori i *food trucks* sono una buona soluzione, anche se solo per poche ore al giorno. In questo filone si aggiunge anche la recente iniziativa del Comune di Milano con l'Avviso pubblico per l'assegnazione di 50 permessi per esercitare l'attività di commercio itinerante su aree pubbliche, cosiddetto “Street Food”, nelle aree interne al Municipio 1, per un periodo di 5 anni.

Le finalità dichiarate sono infatti quelle di “promuovere i temi dell'alimentazione e della nutrizione creando processi economici, infrastrutturali e culturali già avviati sul

territorio, consentendo di esplorare nuove modalità di commercio più rispondenti ai bisogni di servizi, anche alimentari, espressi dalla città e profondamente cambiati negli ultimi anni.

Attività che sempre più spesso trovano spazio in piazze e aree pedonali della città, per questo si è visto un incremento dei venditori ambulanti su due ruote, o meglio su quelle che vengono definite *cargobike*<sup>5</sup>.

Una soluzione questa per ovviare ai vari permessi di ZTL e indubbiamente come iniziativa di *bikewashing*<sup>6</sup> in un periodo storico in cui la bicicletta sta riscuotendo un rinnovato successo.

<sup>5</sup> *Cargobike*, biciclette per il trasporto di grandi oggetti o attrezzature alla produzione e vendita di cibo

<sup>6</sup> *Bikewashing* letteralmente significherebbe “lavare con la bicicletta” e può essere considerata l'evoluzione di una pratica più o meno corretta del mondo del marketing: il *greenwashing*. Significa associare valori di ciclabilità a un qualcosa che ne è assolutamente privo.

## UN MOVIMENTO CONTEMPORANEO

Come visto nel capitolo precedente, il Tactical Urbanism non è una novità nel panorama delle politiche urbane, anzi, da sempre l'uomo ha tentato di rispondere a delle necessità ben precise attraverso l'incremento di capitale sociale, opportunità commerciali e un generale aumento della qualità della vita. Il fatto che un movimento come il TU trovi spazio nel mondo di oggi è anche grazie a una serie di congiunture socio-spaziali che ne hanno determinato il successo.

Tre sono le principali considerazioni da fare:

1-La grande crisi economica del 2008 che ha colpito dapprima l'America e successivamente buona parte delle economie mondiali;

2-I cambiamenti demografici, che da una parte mostrano l'invecchiamento della popolazione e dall'altra l'incremento del numero delle persone che decidono di vivere e trasferirsi in città (Barbieri, Benassi & Mantuano, 2016, p. 142);

3-Il grande sviluppo apportato dall'era di *internet*, inteso come nuovo strumento per le comunicazioni ma anche per la capacità di coinvolgere e mobilitare persone e idee attraverso l'uso dei *social network*.

Uno dei lati positivi della crisi economica è stato ad esempio quello di aver messo un freno a una crescita e a un modello di sviluppo come quello americano che di fatto era, e a tratti ancora lo è, ben poco sostenibile. Basti pensare alla nascita e alla diffusione di una serie di movimenti come quello della *Smart Growth*<sup>1</sup> che nel tempo hanno acquisito più importanza e hanno collaborato a diffondere idee e teorie sul reale impatto dell'uomo sull'ambiente (Brown, Dixon & Gillham 2009, p. 98).

Indubbiamente la crisi ha prodotto un ridimensionamento delle spese e delle disponibilità di cassa sia per il pubblico che per il privato. Questa condizione ha permesso ai cittadini, alle associazioni ma anche ai governi locali di ripensare ai tradizionali

1 Teoria di pianificazione urbana e di mobilità per la concentrazione della crescita all'interno di centri urbani compatti, evitando l'effetto *sprawl* (fonte: [newurbanism.com](http://newurbanism.com))

metodi di finanziamento e di attuazione di politiche pubbliche sviluppando metodi innovativi, sperimentali e a basso costo.

**La creatività di queste iniziative è spesso da ricercarsi in menti giovani che hanno visto la crisi come opportunità di rilancio e di nuova affermazione. Una possibilità per cambiare i paradigmi con cui sono cresciuti (Florida, 2006, p. 22)**

La disponibilità di forze nuove ha portato con sé l'utilizzo e la diffusione di nuovi metodi per il coinvolgimento della popolazione, ecco quindi il ruolo di strumenti innovativi come i *social network* e alcune piattaforme *online*, ad esempio *MeetUP*, *Facebook*, *Twitter* ecc. L'utilizzo di questi nuovi canali di comunicazione da un lato ha portato al coinvolgimento di una nuova fetta di popolazione, dall'altro ha permesso la diffusione di interventi e azioni su scala globale in pochissimo tempo (Garcia & Lydon, 2015).

### LE CONDIZIONI DI PARTENZA

I migliori esempi di successo di Tactical Urbanism sono quelli sviluppati all'interno di città caratterizzate da un tessuto urbano diffuso, con un pessimo grado di *walkability*<sup>2</sup>. Tuttavia, teoricamente parlando, il Tactical Urbanism potrebbe essere applicato ovunque. Semplicemente, l'effetto simbolico immediato generato da un intervento tattico sarà ridimensionato in un contesto già favorevole a pedoni e ciclisti, ad esempio, rispetto a dalle arterie stradali dedicate completamente al passaggio di autoveicoli.

Per semplificare, sarà difficile vedere una *bike lane* disegnata per terra da attivisti in un ambiente già amico della bicicletta.

Il territorio americano è ricco di situazioni critiche legate ad esempio alla mobilità dolce e alla sicurezza degli utenti deboli. Grandi città autocentriche, costruite su un modello spaziale di *sprawl* e diffusione urbana assolutamente contrario a un'idea umanocentrica (Brown, Dixon & Gillham, 2009).

Il Tactical Urbanism può essere considerato quindi come una delle soluzioni per riparare un modello di crescita e di sviluppo urbano tipicamente americano che ne-

2 Indica la capacità di percorrere a piedi uno spazio, e può essere tradotta come "indice di camminabilità". Forsyth, Ann. 2015. *What is a walkable place? The walkability debate in urban design.*



gli ultimi anni, considerando anche la crisi economica del 2008, ha dimostrato tutte le sue fragilità.

Non sono solo le pure condizioni spaziali dei luoghi a determinare dove può nascere un'iniziativa di Tactical Urbanism ma anche e soprattutto le condizioni sociali ed economiche delle città. Sembra infatti che i luoghi a misura d'uomo, dove il capitale sociale e la creatività vengono facilmente catalizzati, siano un pre-requisito per la buona riuscita di iniziative di Tactical Urbanism.

**Sono proprio i momenti di accentuata crisi economica e culturale a mettere fuorigioco le risposte e i comportamenti standard e a invocare la ricerca di soluzioni originali (Bolocan, 2017, p. 226).**







Open Streets a Cape Town - Sydelle Willow



Attività di quartiere grazie alle Open Streets



Possibilità di giocare in strada grazie alle Play Streets, da London Play - Pagina Facebook





*Il disegno di suolo di un Woonerf a Nijmegen - Gabriele Sangalli, 2017*



*Il disegno di suolo di un Woonerf a Nijmegen - Gabriele Sangalli, 2017*



*Les Bouquinistes, le famose scatole verdi di Parigi contenenti libri e riviste, oggi patrimonio dell'UNESCO*





*La Ciclovía di Bogotá, iniziativa di Open Streets - Saul Ortega*



*Open Streets a Los Angeles*



*Funzioni legate al cibo come lo Street Food itinerante aiutano a riattivare spazi pubblici privi di vitalità*



# **LE RAGIONI DEL TACTICAL URBANISM**

## APPROCCI SCIENTIFICI E APPROCCI CREATIVI

Nelle parti precedenti di questo scritto si è compreso come il Tactical Urbanism si possa applicare in diversi contesti e occasioni. Uno strumento per i cittadini per ricevere l'attenzione degli amministratori o per lo stesso governo locale per ingaggiare la popolazione nei processi di piano che li riguardano (Balducci, 2000 p. 7). Ora è giunto il momento di capire come il Tactical Urbanism si possa utilizzare nelle azioni quotidiane, costruendo un'impalcatura che ci permetta di avere dei punti di riferimento stabili capaci di adattarsi alle diverse occasioni.

**I cambiamenti di lungo periodo possono iniziare attraverso piccole azioni sperimentali. I casi di successo nord americani rivelano infatti i benefici di un approccio incrementale nei processi di pianificazione urbana (Lydon, 2012, p. 8).**

Prima dell'implementazione del progetto i risultati vengono osservati e misurati in tempo reale. In questo modo i progetti

di Tactical Urbanism creano un laboratorio per la sperimentazione di iniziative di quartiere.

Quando le sperimentazioni vengono effettuate in modo economico e con un certo grado di flessibilità c'è la possibilità di agire con degli aggiustamenti progettuali senza spendere grandi somme di denaro.

Uno dei meriti del Tactical Urbanism e delle amministrazioni comunali che decidono di optare per una sperimentazione preliminare è proprio la possibilità di stanziare dapprima una piccola somma di denaro per la sperimentazione e solo successivamente, dopo tutte le valutazioni del caso, optare per un finanziamento considerevole per l'intervento definitivo.

Se il progetto non dovesse funzionare, solo una piccola parte del *budget* a disposizione sarà persa, in compenso però si avrà la certezza degli errori commessi, evitando di riproporli negli interventi successivi.

Se invece il progetto dovesse ottenere successo non resterà che rendere la sperimentazione definitiva attraverso una progettazione di lungo periodo che tenga con-



to dell'iniziativa sperimentale di TU.

Quello delineato poco sopra può ricadere in due metodi teorici molto simili tra loro. Da una parte il metodo scientifico ideato da *Galileo Galilei* nel 1600 e dall'altra il più recente "*Design Thinking Method*"<sup>1</sup>, in entrambi i casi si tratta di procedimenti per trovare la strada giusta imparando dagli errori commessi in precedenza.

Il metodo scientifico o sperimentale consiste in quattro fasi ben definite:

1- *Osservazione*, dove chi sta effettuando un'indagine su un fenomeno specifico si pone una serie di domande, raccogliendo dati e informazioni varie indispensabili per portare avanti le ricerche;

2- *Formulazione* di una o più ipotesi attraverso lo studio e l'analisi di dati, cioè un primo tentativo di dare una o più risposte alla domanda generata dall'osservazione del fenomeno;

3- *Sperimentazione*, dove vengono attuati una serie di tentativi per risolvere le problematiche sollevate dal punto 1, verificando se l'ipotesi si possa considerare corretta o meno;

4- *Conclusione*, dove si cerca di arrivare alla formulazione di una legge in grado di spiegare il fenomeno in oggetto.

1. Processo aziendale nato a livello empirico negli anni '90 nell'azienda di consulenza IDEO, formalizzato nel 2008 da parte dello Stanford Institute Design Thinking Research.

Il Tactical Urbanism si inserisce pienamente nel punto 3 e 4, tuttavia anche le prime fasi rientrano nello studio e nell'analisi preliminare del contesto che andrà a ospitare la sperimentazione.

Il *Design Thinking* (1960) si distingue dal metodo precedente per il fatto che si tratta anzitutto di un "processo creativo", dove al centro della progettazione viene messa la persona e le sue necessità. Gli obiettivi sono racchiusi in tre criteri fondamentali:

- il gradimento degli attori,
- la fattibilità della soluzione,
- la sostenibilità economica dell'iniziativa.

Le fasi che portano al raggiungimento dei risultati progettuali sono cinque, così definite:

1- *Identificare il problema* e quindi pensare all'obiettivo. Capire per chi o per cosa si sta progettando.

2- *Definire il contesto* in cui si lavora. Trovare gli attori chiave, le opportunità e capire quali sono le radici dei problemi.

3- *Ricerca delle opportunità* e formulazione delle ipotesi progettuali.

4- *Prototipazione*, test e validazione in modo veloce, semplice ed economico.

5- *Implementazione*. Considerare gli errori

commessi e procedere attraverso le soluzioni di maggior successo.

È bene ricordare che in entrambi i casi il risultato non può però essere valutato in termini soggettivi di "mi piace/non mi piace", ma deve esserlo in termini di evidenze che siano inconfutabili, agli occhi dell'amministrazione e dei cittadini.

**Soluzioni sperimentali come quelle di Tactical Urbanism sono ottime in caso di condizioni emergenziali, dove è necessario agire in breve tempo, soprattutto quando la macchina burocratica della pianificazione e del finanziamento pubblico non garantisce la tempestività che un intervento emergenziale richiede (Alberti, Rizzo & Scamporrino, 2016, p. 17).**

Se incluso nei processi di pianificazione urbana dal basso il Tactical Urbanism può essere un modo veloce per costruire fiducia e interesse all'interno dei gruppi di cittadini e di associazioni interessati dal progetto. La partecipazione della popolazione locale, anche se in misura ridotta, può determinare o meno il successo dell'iniziativa, soprattutto per quanto riguarda il

progetto definitivo che sarà indubbiamente meglio accolto rispetto a un intervento calato dall'alto (Guiducci, 1990).

Il TU può inoltre essere utilizzato per riattivare quei piani che troppo spesso giacciono all'interno dei cassetti delle pubbliche amministrazioni. Può essere un modo per rinnovare e dare slancio a iniziative che necessitano di un coinvolgimento dal basso e di una fase preliminare di sperimentazione (Nemeth, 2013).

Se alcuni interventi vengono effettuati senza la guida del governo locale, possono essere intesi come una chiara dichiarazione di necessità da parte dei cittadini ad agire per risolvere determinate situazioni.

Il caso dei "*guerrilla crosswalks*", gli attraversamenti pedonali realizzati dai cittadini, è emblematico: spesso i segni realizzati illegalmente sull'asfalto diventano un chiaro indicatore per la municipalità della necessità di realizzare maggiori attraversamenti pedonali, e tipicamente questo avviene. L'amministrazione in questo caso non può fare altro che seguire le istanze dei cittadini e rispondere a una necessità spesso sottovalutata (Garcia & Lydon, 2015, p. 176).

## STRATEGIE E TATTICHE: APPLICAZIONI NEL “FARE URBANISTICA”

All'interno del termine Tactical Urbanism troviamo riferimenti espliciti al mondo della pianificazione. In primis attraverso la parola *urbansim*, che ci rimanda alla disciplina urbanistica. Il termine *tactical* invece, è comunemente associato a operazioni di carattere militare. Tuttavia, le parole tattica e strategia vengono spesso utilizzate anche in ambiente urbano. *Sun Tzu*, generale e filosofo militare cinese vissuto attorno al V secolo a.C. autore de “*L'arte della guerra*”, ci insegna che

**“una strategia senza tattica è la via più lenta per arrivare alla vittoria, mentre una tattica senza strategia è il rumore prima della sconfitta”.**

In materia di pianificazione urbana, una strategia è tipicamente sviluppata attraverso un masterplan di azioni e politiche chiave per ottenere degli obiettivi finali, solitamente a lungo termine, di carattere sociale, ambientale o puramente economici. Ad esempio, per raggiungere l'obiettivo di diminuire la dipendenza dall'auto privata

una strategia può essere quella di sviluppare una serie di politiche volte a incrementare l'uso dei mezzi pubblici e a ridurre lo spazio dedicato al parcheggio.

Una strategia urbana è chiara se sviluppata attraverso un processo di pianificazione che a sua volta viene adottato dagli amministratori locali. Tuttavia, come ci insegna *Sun Tzu* una strategia non basta a vincere la guerra, spesso è necessario accompagnarla a una serie di tattiche.

Quindi, per chiarire, le tattiche sono azioni temporanee, a breve termine, capaci però di costruire una strategia se pensate per l'appunto, in modo strategico. Quest'ultima invece, è tipicamente una visione di ampio respiro, quindi a lungo termine, che mette a sistema le diverse operazioni, regolandole e coordinandole in ottica del raggiungimento di uno scopo finale.

Si pone quindi il problema di come coniugare “soluzioni tattiche” di breve periodo, con “soluzioni strategiche” di lungo periodo. È importante che le tattiche non vanifichino il lavoro svolto attraverso le strategie, allo stesso tempo, quest'ultime

non devono immobilizzare o impedire gli interventi tattici, è fondamentale che queste due dimensioni del Tactical Urbanism lavorino in modo sinergico (Angelastro, Calace & Cariello, 2016, p. 22).

*De Certeau* (1980) sottolinea come la strategia sia uno strumento di potere tipicamente utilizzato dal governo locale, mentre le tattiche sono spesso utilizzate come risposta dai cittadini. Secondo *Lydon e Garcia* (2015) gli amministratori locali dovrebbero lavorare più tatticamente, come del resto i cittadini dovrebbero imparare a lavorare più strategicamente. Per i due autori strategia e tattica vanno utilizzate insieme per permettere alle nostre città di svilupparsi attraverso una visione di lungo periodo.

**Il Tactical Urbanism rappresenta solo uno dei tanti strumenti disponibili nella *tool box* dei *citymaker*, utile per alleviare le tensioni tra soluzioni *bottom-up* o interamente *top-down* in modo da creare un ambiente urbano di qualità.**

### LE APPLICAZIONI COMUNI

Di seguito vengono riportate alcune delle macro aree di intervento maggiormente prese in considerazione quando si parla di applicare il Tactical Urbanism alle nostre città.

#### 1-AZIONI DAL BASSO

Iniziativa dei cittadini per bypassare i processi tradizionali di pianificazione, attraverso proteste pacifiche, prototipi o dimostrazioni di possibili soluzioni per il cambiamento. Queste attività sono viste come un esercizio quotidiano di “diritto alla città”. Si tratta di una dimostrazione da parte dei cittadini della necessità di cambiamento.

Il Tactical Urbanism è visto dalla popolazione come un'espressione di disobbedienza civile pacifica, o più semplicemente come un modo per ottenere soluzioni senza il coinvolgimento della pesante macchina burocratica che richiede lunghi tempi nella pianificazione. Ad esempio, alla necessità di avere a disposizione un numero maggiore di sedute pubbliche sparse per la città si inserisce il fenomeno internazionale denominato “*chair bombing*” che non fa altro che spargere per la città, tipicamente in luoghi e tempi diversi per coprire una maggiore

area d'interesse, quantità di sedute di ogni tipo, dalle sedie pieghevoli in plastica alle sedie a sdraio fino alle poltrone realizzate con pallet di riciclo.

## 2-STRUMENTO DI POLITICHE

Un mezzo utilizzato dal governo locale, dai *citymakers* o dalle associazioni *no profit* per incrementare e diffondere la partecipazione dei cittadini nelle scelte di pianificazione urbana.

Pianificatori e attori vari del panorama urbano riconoscono al Tactical Urbanism il ruolo "ponte" che può colmare il vuoto che spesso si instaura tra cittadini e istituzioni nei processi di sviluppo urbano. Ad esempio, la costruzione di progetti temporanei possono aiutare a contrastare quei fenomeni *NIMBY*<sup>1</sup> che rendono difficile la trasformazione del panorama urbano.

D'altra parte tutti, chi più e chi meno, siamo spaventati dall'idea di cambiamento, una paura tipicamente insita nell'animo umano che spesso sfocia in movimenti e comitati che si oppongono a priori a qualsiasi ipotesi di trasformazione. L'obiettivo del Tactical Urbanism in questo caso è dimostrare fisicamente alle persone le diver-

1 Not In My Back Yard, (non nel mio giardino) espressione coniata nel 1980. Identifica l'opposizione di uno o più membri di una comunità locale a ospitare opere di interesse generale sul proprio territorio. (Treccani online).

se opportunità di cambiamento calate nel contesto urbano attraverso semplici azioni economiche e temporanee.

## 3-TEST PRELIMINARE

Una fase "zero" per sperimentare e testare come le soluzioni progettate "sulla carta" realmente si interfacciano con lo spazio urbano prima di investire grandi somme di denaro pubblico con azioni durature.

Tipicamente la pianificazione tradizionale relega la partecipazione dei cittadini alla fase conclusiva di un progetto urbano, a una revisione finale e all'inserimento di qualche commento che può essere più o meno preso in considerazione. Il Tactical Urbanism si contrappone a questa metodologia di consultazione dei cittadini per puntare sullo sviluppo di quella che viene chiamata "fase zero" del progetto. Si tratta di utilizzare soluzioni e materiali temporanei per testare sin dall'inizio l'approccio al cambiamento dello spazio interessato (Nemeth, 2013).

Gli interventi temporanei sono dunque un ottimo modo per dimostrare il vero valore dello spazio pubblico, spesso sottoposto a incuria, abbandono o cattivo utilizzo.

L'uso temporaneo tendenzialmente non lascia tracce permanenti sulle superficie in-

teressate, quando lo fa si tratta di resti che possono essere facilmente rimossi. Conoscere il territorio e le specificità dell'area sono condizioni alla base della comprensione di quali siano le azioni necessarie per accogliere sperimentazioni temporanee di successo.

Gli eventi di street food ambulante, le feste di quartiere, o la trasformazione delle rive della Senna di spiagge e piscine per il tempo libero sono solo alcuni esempi di soluzioni tipicamente bottom-up, anche se con uno scopo e un impatto limitato al contesto attorno.

Il fatto di sperimentare immediatamente i benefici o i difetti di determinate soluzioni urbane permette di raccogliere dati e informazioni che potranno essere integrati nel progetto definitivo prima che vengano spese ingenti somme di denaro.

**Se le soluzioni temporanee non dovessero funzionare non tutto il capitale stanziato alla trasformazione sarà andato perso. Questo permetterà di ricalibrare l'intervento e di migliorarne i difetti imparando dagli errori precedenti.**

È necessario riflettere invece come sia possibile inserire la sperimentazione temporanea all'interno degli strumenti di pianificazione tradizionale, per sviluppare una disciplina urbanistica che possa essere maggiormente flessibile, dinamica e capace di adattarsi ai contesti differenti (Nemeth, 2013).



## PLACEMAKING E TACTICAL URBANISM: ANALOGIE E DIFFERENZE

Il Tactical Urbanism può forse considerarsi come un nuovo modo per definire qualcosa che già era presente da tempo nelle politiche delle città medio-grandi e nei comportamenti dei cittadini stessi.

Se pensiamo a termini come *Placemaking*, *Guerrilla Urbanism*, *Popup Urbanism* o ancora *Do It Yourself Urbanism* pensiamo a movimenti e approcci progettuali che hanno molti aspetti in comune tra loro (Alberti, Rizzo & Scamporrino, 2016, p. 16).

Forse potremmo addirittura utilizzare il termine Placemaking al posto di Tactical Urbanism, probabilmente sono solo lievi differenze che ci fanno optare per un termine piuttosto che l'altro.

Il Placemaking è un approccio multifunzionale alla pianificazione e alla gestione degli spazi pubblici. Ha il compito di promuovere, ispirare e creare spazi che siano salutari per le persone, che le renda felici di passare il loro tempo in un dato luogo.

**Il Placemaking è visto quindi sia come un processo che come una filosofia di progettazione.**

L'idea originaria è del 1960, quando *Jane Jacobs* e *William Whyte* cominciarono a ragionare su idee rivoluzionarie in termini di progettazione di città che si adattavano anzitutto alle persone, non solo alle automobili o alla presenza dei centri commerciali.

Quando *Jacobs* (1960) scrisse *“Vita e morte delle grandi città americane”*, cambiò radicalmente il modo in cui oggi pensiamo all'idea di vivibilità nell'ambiente costruito, anche attraverso il concetto degli *“occhi sulla strada”*<sup>1</sup>.

*“La strada deve essere sorvegliata dagli occhi di coloro che potremmo chiamare i suoi naturali proprietari. In una strada che accoglie sia estranei che residenti, gli edifici devono essere rivolti verso la strada stessa; non è ammissibile che questi lascino la via priva di affacci, volgendo verso di essa la facciata posteriore o i lati ciechi. Tutti sanno che una strada urbana frequentata è probabilmente più sicura di una strada urbana deserta.”* (Jacobs, 1960, p. 32)

1. Gli occhi sulla strada assicurano un tipo di sorveglianza informale in cui le strade rappresentano la scena principale dell'ambiente urbano e quindi dello spazio pubblico.

**Il termine Placemaking entrò nel dizionario di architetti e urbanisti solo qualche anno dopo la pubblicazione del libro di *Jacobs*.**

Ancora oggi viene utilizzato per descrivere un processo per la creazione di piazze, parchi, strade e luoghi pubblici capaci di generare attrattività nelle persone perché piacevolmente interessati a vivere quegli spazi.

*Jan Gehl* (2010) disse, *“Prime le persone, dopo lo spazio pubblico e solo infine gli edifici, la procedura contraria non funziona mai. La componente pubblica delle nostre vite, intesa come “vivere lo spazio collettivo” sta scomparendo. È di fondamentale importanza rendere le città invitanti, così da poter incontrare i nostri concittadini faccia a faccia e sperimentare la vita pubblica in spazi aperti di buona qualità. Questo aspetto è di fondamentale importanza in una vita democratica.*

Il Placemaking inoltre, ispira le persone a reimmaginare collettivamente e a reinventare lo spazio pubblico che li circonda e che rappresenta il cuore pulsante di ogni comunità locale. Rafforzando la connessione tra le persone e i luoghi che condividono, la creazione di spazi si rifà a un processo

collaborativo attraverso il quale possiamo modellare la nostra sfera pubblica al fine di massimizzarne il valore per la collettività.

Oltre a promuovere una migliore progettazione urbana, il Placemaking facilita i modelli di utilizzo creativi, prestando particolare attenzione alle identità fisiche, culturali e sociali che definiscono un luogo e ne supportano la sua evoluzione nel tempo.

*Project for Public Spaces*<sup>1</sup> (PPS) definisce il fulcro centrale del Placemaking nel *“collegamento tra le persone e le idee, le risorse, le competenze e i partner che vedono lo spazio pubblico come la chiave per affrontare le nostre più grandi sfide”*. (fonte [www.pps.org](http://www.pps.org))

PPS ha redatto 11 principi di Placemaking, offrendo così delle linee guida per aiutare le comunità a integrare diverse opinioni in una visione comune e coesa, a tradurre questa visione in un piano e in un programma di progetto e in ultimo ad assicurare l'implementazione sostenibile del progetto. Vengono elencati in sintesi:

### 1-I RESIDENTI SONO GLI ESPERTI DEL TERRITORIO

Un importante punto di partenza nello sviluppo di qualsiasi spazio pubblico è identi-

1. Project for Public Spaces (PPS) è un'organizzazione no-profit che nasce per aiutare le persone a creare e sostenere spazi pubblici che costruiscono comunità solide.

ficare i talenti e le risorse all'interno della comunità locale. Attingere a queste informazioni all'inizio del processo aiuterà a creare un senso di appartenenza della comunità al progetto.

#### 2-CREARE UNO SPAZIO DI SOCIALITÀ, NON SOLO BELLO ESTETICAMENTE

Se l'obiettivo è creare un luogo, un elemento di *design* puro non sarà sufficiente. Per trasformare un "non luogo" in un luogo vitale, è necessario introdurre elementi fisici che rendano le persone gradite e comode. L'obiettivo è quello di creare un luogo che abbia un forte senso di comunità e un'immagine chiaramente connotata.

#### 3-CERCARE DEI PARTNER DI PROGETTO

I *partner* sono fondamentali per il successo e per l'immagine di un progetto di miglioramento dello spazio pubblico. Essi hanno un forte valore nel fornire supporto tecnico ed economico per portare a termine un'idea. Possono essere ad esempio istituzioni locali, musei, scuole ecc.

#### 4-L'IMPORTANZA DI CAPIRE OSSERVANDO

Osservare come le persone usano o non usano gli spazi pubblici è il primo passo per una valutazione su cosa ha funzionato

e cosa no nella progettazione. Possiamo imparare molto dai successi e dai fallimenti altrui. Quando gli spazi sono stati costruiti, sarà importante continuare ad osservarli e monitorarli.

#### 5-AVERE UNA VISIONE DI LUNGO PERIODO

È essenziale avere una *vision* per qualsiasi spazio pubblico. Idee su quali tipi di attività potrebbero svolgersi nello spazio, su cosa dovrebbe essere confortevole e avere una buona immagine, e su cosa dovrebbe definire un luogo importante.

#### 6-INIZIARE CON SOLUZIONI VELOCI ED ECONOMICHE

La complessità degli spazi pubblici è tale che non ci si può aspettare di fare tutto correttamente e nel breve periodo. Gli spazi migliori sperimentano soluzioni a breve termine che possono essere testate e perfezionate nel corso degli anni.

#### 7-LA RETE DEGLI ATTORI

Alcuni stimoli esterni al contesto usuale forniscono un collegamento tra le persone, incoraggiando così alcuni attori a parlare con altri solitamente estranei. Si tratta anche di mettere a sistema gli interventi tra loro, in modo per creare delle relazioni di

prossimità a vantaggio di tutti.

#### 8-CI SARÀ SEMPRE CHI DIRÀ "NON SI PUÒ FARE"

Creare buoni spazi pubblici significa inevitabilmente incontrare ostacoli. Iniziando con sperimentazioni su scala ridotta, è possibile dimostrare l'importanza dei luoghi e aiutare a superare gli ostacoli di diversa natura.

#### 9-LA FORMA INDICA LA FUNZIONE

Il contributo della comunità, la comprensione degli spazi del quartiere, la sperimentazione progettuale e il superamento degli ostacoli costruisce il concetto di spazio pubblico. Il *design* è importante, tuttavia gli elementi precedenti hanno la priorità nell'indicare quale "forma" è necessaria per realizzare il luogo.

#### 10-IL DENARO NON È IL PROBLEMA

Se la comunità è coinvolta nelle attività di progetto i costi di realizzazione si possono anche ridurre. Importante è sottolineare che seguendo questi passaggi, le persone saranno entusiaste per il progetto e il costo sarà più accettabile, di conseguenza insignificante rispetto ai benefici.

#### 11-UNO SPAZIO PUBBLICO NON È MAI CONCLUSO

Per natura, gli spazi pubblici rispondono ai bisogni, alle opinioni e ai cambiamenti della comunità. Il cambiamento delle esigenze della società genera anche cambiamenti nell'ambiente urbano. Essere capaci di rispondere al bisogno di cambiamento e avere la flessibilità per farlo è ciò che rende degli spazi pubblici dei buoni spazi pubblici.

**Cosa differenzia quindi il Tactical Urbanism dal Placemaking? Probabilmente i due termini hanno più aspetti in comune che differenze.**

Tuttavia sembra che quando si parla di Placemaking non si tratta mai di iniziative *top-down*, cosa che invece può accadere nel TU.

Quando parliamo di Do It Yourself Urbanism parliamo invece di una serie di fenomeni appartenenti a una stessa famiglia. Il DIY comprende quelle azioni spontanee e dal basso, vedi ad esempio il Pop-up urbanism, l'User-generated urbanism, il Guerrilla urbanism o l'Urban hacking (Alberti, Rizzo & Scamporrino, 2016, p. 16). Un mix di spirito di attivismo civico insieme ad azioni



di arte urbana, *design*, architettura ecc.

Tutti questi “urbanisms” non possono essere sempre considerati esempi di Tactical Urbanism.

**Semplicemente perchè non tutti i DIY sono tattici e non tutte le iniziative di Tactical Urbanism sono DIY (Garcia & Lydon, 2015).**

Ad esempio, la pratica internazionale di *yarnbombing*, ovvero di ricoprire elementi urbani come arredi, statue, cartelli stradali, e altro ancora con delle pezze colorate fatte all’uncinetto non ha nulla di tattico e non ha nessuna volontà di portare cambiamenti a lungo termine. Senza dubbio si tratta di un’azione che porta vivacità e creatività alla strada e all’ambiente urbano ma alla base non c’è alcuna intenzione di sviluppare politiche urbane di rinnovamento o di rispondere a un deficit di spazio pubblico. Può essere quindi descritto come un’azione di *street art* ma non come Tactical Urbanism.

Il DIY urbanism è tipicamente espressione di un’azione individuale, al massimo di piccoli gruppi. Una descrizione che potrebbe calzare anche per il Tactical Urbanism, tuttavia non possiamo dimenticarci che lo

stesso Tactical Urbanism, ancora una volta può essere uno strumento utilizzato dal governo locale oltre che dalle associazioni e dai semplici cittadini per sviluppare e testare idee prima di progetti esecutivi (Angelastro, Calace & Cariello, 2016, p. 24).

Se c’è quindi un aspetto che differenzia il TU da altre pratiche è proprio la duplice matrice originaria dell’iniziativa oltre che la sua intrinseca dimensione tattica.

Le corsie ciclabili disegnate di notte da alcuni attivisti sono considerate un’azione di Tactical Urbanism quanto l’idea del Dipartimento dei Trasporti di New York guidato da *Janette Sadik Khan* (2016) di riempire *Times Square* di sedie in plastica colorate. Questo esempio vuole rafforzare l’idea che il Tactical Urbanism può essere sia un’azione *bottom-up*, come tipicamente viene considerato, ma anche *top-down* con una visione di tipo strategica se utilizzato in maniera lungimirante dalle amministrazioni locali.



Bastano delle sedute per rendere un luogo più attrattivo, Design Block, Seattle Design Festival - Trevor Dykstra, 2013





Realizzazione di una Bike Lane (corsia ciclabile) a opera di volontari a Houston  
- Pagina FB "Better Block Houston"



Interventi temporanei per dedicare spazio ai ciclisti di Houston  
- Pagina FB "Better Block Houston"



Degli studenti realizzano una Bike Lane dimostrativa a Lewiston  
nel Maine - Street Blog





Installazione lungo le sponde del fiume che attraversa il centro di Galt City  
- Jeff Ledere



Iniziativa di Park(ing) Day, lo spazio sottratto al parcheggio diventa luogo di socialità



Iniziativa di Park(ing) Day ad Atlanta, basta un tappeto e dei cuscini per creare uno spazio di socialità - Gene Phillips



**LE TATTICHE:  
UN REPERTORIO DI  
CASI INTERNAZIONALI**



## SCHEDE DEI CASI PIÙ NOTI

Nei capitoli precedenti sono state accennate alcune delle tattiche utilizzate comunemente nelle azioni di Tactical Urbanism. In questa sezione ne vengono evidenziate solo alcune, le più comuni, attraverso casi esemplari che hanno fatto la storia del Tactical Urbanism nel mondo.

Dall'iniziativa di riqualifica degli spazi tenutasi in un piccolo quartiere di Dallas nel 2010, al movimento di *Matt Tomasulo* nato per diffondere i reali tempi di percorrenza per pedoni e ciclisti tra diversi luoghi principali della città.

Dal primo evento di Park(Ing) Day svoltosi a San Francisco nel 2005, un'iniziativa ormai imitata in tutto il mondo, al famosissimo intervento di pedonalizzazione di Times Square raccontato nel libro di *Janette Sadik-Khan* "Street Fight - Handbook for an Urban Revolution" passando per il fenomeno globale del Guerrilla Gardening.

I casi riportati vogliono essere inoltre dei punti di partenza per lo sviluppo e la

creazione di nuove iniziative che sappiano coinvolgere la popolazione e la politica locale, tutte con degli obiettivi comuni.

Tra questi: migliorare la qualità della vita delle persone, ridurre la dipendenza dall'auto privata e coinvolgere la cittadinanza nelle scelte che riguardano la propria città.

## BETTER BLOCK

**OBIETTIVO:** promuovere strade di qualità e più vivibili, in generale aumentare la vivibilità del quartiere

**ANNO DELL'INIZIATIVA:** 2010

**ATTORI:** associazioni di volontariato e commercianti di quartiere

**SCALA:** locale, di strada e di quartiere

**CASO:** gli attivisti della comunità locale nel quartiere di Oak Cliff, a sud di Dallas, nel Texas hanno lanciato il progetto *Build a Better Block*. L'iniziativa, nata per trasformare un isolato urbano sottoutilizzato in un luogo più vivibile per i residenti è stata guidata dall'associazione "Go Oak Cliff", la quale ha puntato molto sull'utilizzo di materiali economici e di riciclo, e soprattutto sulla disponibilità di molti volontari.

In breve, le iniziative denominate "*Build a Better Block*" incoraggiano i cittadini locali e i proprietari di immobili a riattivare, anche solo temporaneamente, spazi commerciali e spazi pubblici solitamente vuoti o mal utilizzati.

L'esperimento di Dallas del 2010 ha rappresentato uno dei primi casi in cui minimarket e bar hanno posizionato spontaneamente tavoli da caffè e sedute pubbliche sul marciapiede per creare luoghi di aggregazione.

ghi di aggregazione.

La realizzazione di *bike lane* dipinte a lato dei cordoli dei marciapiedi ha spinto le auto a rallentare le velocità, anche grazie alla riduzione dell'ampiezza stradale. Infine, il posizionamento di un arredo urbano *hand-made* ha contribuito a migliorare la percezione del luogo. L'iniziativa sperimentale del 2010 ha portato l'opinione pubblica a richiedere un impegno politico da parte dell'amministrazione affinché l'evento temporaneo si tramutasse in qualcosa di duraturo.

Quello di Dallas è solo un esempio dei moltissimi che si possono trovare in giro per il mondo (Lydon, 2012, p.13).



Better Block design, messa in sicurezza degli attraversamenti grazie a maggiore visibilità e alla riduzione del tragitto per il pedone



## PARK(ING) DAY

**OBIETTIVO:** recuperare lo spazio dedicato al parcheggio delle auto e incrementare la vitalità della strada

**ANNO DELL'INIZIATIVA:** 2005

**ATTORI:** volontari, associazioni non-profit

**SCALA:** strada e quartiere

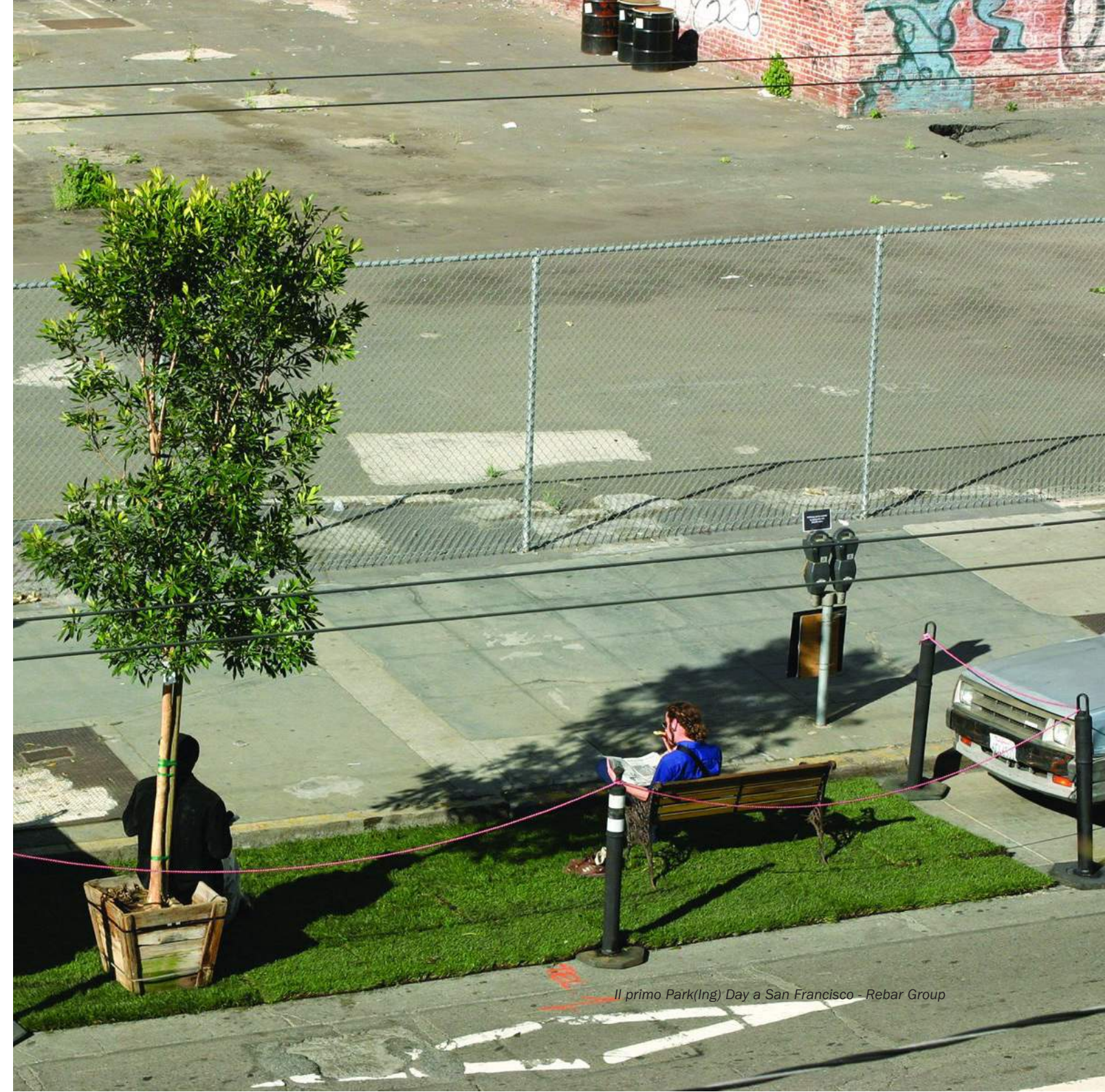
**CASO:** nel 2011 in ben 165 città, in 35 Paesi al mondo, oltre 975 parcheggi sono stati temporaneamente liberati dalle auto per essere restituiti alle persone.

Park(Ing) Day è un evento annuale che attraverso l'azione di convertire l'area occupata dallo stallo di un parcheggio in spazio pubblico di socialità. L'obiettivo è di porre l'attenzione su quanto spazio delle città sia utilizzato per stoccare automobili private che rimangono ferme per il 95% del loro ciclo di vita (Walker, 2017).

L'idea originaria è riconducibile a *Bonnie Ora Sherk*, quando nel 1970 a San Francisco iniziò a convertire dei tratti di strada in parchi e aree verdi.

Tuttavia, l'attenzione mediatica dell'iniziativa si è ottenuta per la prima volta nel 2005, quando il gruppo di progettazione interdisciplinare "*Rebar*" ha trasformato un singolo parcheggio di San Francisco in un mini-parco. Il gruppo ha semplicemente

posizionato delle zolle d'erba, una panca e un albero. Il tutto, pagando la rispettiva quota destinata al normale parcheggio delle auto. L'evento ha immediatamente attirato l'attenzione nazionale. Il Park(Ing) Day si è diffuso rapidamente tra coloro che credono sia possibile vivere in una città più verde e con meno auto. Si pensa che sia il precursore delle iniziative di collocamento dei parklet di New York e San Francisco (Schneider, 2017 / Lydon, 2012, p.15).



Il primo Park(Ing) Day a San Francisco - Rebar Group



## GUERRILLA GARDENING

**OBIETTIVO:** introdurre un maggior numero di spazi verdi all'interno dell'ambiente costruito

**ATTORI:** associazioni di quartiere, liberi cittadini

**SCALA:** quartiere o singolo spazio della strada

**CASO:** Il termine è stato coniato per la prima volta da *Liz Christy* e dal suo gruppo di Green Guerrilla nel 1973. Oggi il Guerrilla Gardening è un movimento internazionale riconosciuto in tutto il mondo.

Il primo esempio di Guerrilla Gardening è riconducibile all'anno 1973 quando un gruppo di attivisti newyorkesi si misero a lanciare delle *seed bomb*<sup>1</sup> in lotti e spazi vuoti della città. Sebbene ci siano molte versioni di Guerrilla Gardening, quella tradizionale prevede azioni di giardinaggio su terreni pubblici o privati, spesso in cattive condizioni, ovviamente senza l'esplicito consenso del proprietario. Tipicamente le aree scelte sono lotti vuoti o sottoutilizzati nelle aree urbane che soffrono di un'attenta cura del verde. L'intento generico è quello di sensibilizzare la cittadinanza su

1. Una Seed Bomb letteralmente è una "bomba di semi", una pallina di argilla e compost, con all'interno dei semi di piante e fiori che va lanciata o appoggiata semplicemente sul terreno, aspettando che la natura faccia il suo corso.

diversi problemi sociali e ambientali, tra cui le tematiche alimentari, la gestione delle acque piovane, il miglioramento degli spazi verdi del vicinato e la dimostrazione del potere di un'azione locale a breve termine e collaborativa.

I giardinieri della guerriglia spesso agiscono di notte, quando possono seminare verdure o fiori senza correre il rischio di essere visti.

Il Guerrilla Gardening è un'ottima tattica per migliorare sensibilmente gli spazi permeabili di un quartiere, dando un tocco di colore e di vivacità al grigiore delle città. (Lydon, 2012, p.16).



Sunflowers Guerrilla Gardening - Richard Reynolds



## PAVEMENT TO PLAZA

**OBIETTIVO:** restituire alle persone lo spazio della strada inutilizzato senza grandi dispendi monetari

**ATTORI:** associazioni, volontari, uffici municipali

**SCALA:** strada o quartiere

**CASO:** In seguito alla pedonalizzazione di Times Square, gli infortuni legati ad incidenti stradali del luogo sono diminuiti del 63%. Allo stesso modo, le lesioni ai pedoni sono diminuite del 35%, anche se i flussi di persone sono aumentati drasticamente.

I programmi di Pavement to Plaza, diffusi di recente a New York, ma visti anche in altre città come San Francisco, definiscono un "fare Tactical Urbanism" di tipo autorizzato, dove sono le amministrazioni a sperimentare soluzioni economiche e temporanee. L'intento è quello di riassegnare a pedoni e ciclisti lo spazio eccessivo occupato da veicoli a motore.

Poiché questi interventi non richiedono un grande esborso di capitali monetari, gli spazi pubblici riqualificati sono in grado di apparire quasi da un giorno all'altro. È sufficiente della vernice colorata e un po' di arredo urbano per cambiare l'immagine di un luogo. In seguito alla chiusura im-

mediata di Times Square, l'amministrazione ha acquistato 376 sedie pieghevoli per 10,74 dollari ciascuna da posizionare nella piazza. In breve tempo milioni di persone hanno potuto godersi questa iniziativa sperimentale.

In caso di successo, queste aree si trasformano in un piazzale permanente, proprio come è accaduto a Times Square. Nel 2010, dati alla mano, il sindaco *Michael Bloomberg* annunciò che dal 2012 sarebbero iniziati i lavori per la riqualificazione della piazza più famosa di New York.

Ad oggi è molto difficile ricordare quella grande area come un nodo di traffico e di smog, i dati raccolti alla fine del 2013 hanno riportato un incremento del 15% di pedoni, il che significa più di 400mila persone al giorno (Lydon, 2012, p.19).



La chiusura di Times Square al traffico ha creato una piazza pedonale nel centro della città di New York - Sadiq-Khan e Solomonow



## GUERRILLA WAYFINDING

**OBIETTIVO:** incoraggiare gli spostamenti a piedi o in bicicletta

**ANNO DELL'INIZIATIVA:** 2012

**ATTORI:** associazioni, comunità, cittadini volontari e pianificatori

**SCALA:** quartiere e città

**CASO:** più del 41% degli spostamenti quotidiani negli USA sono inferiori a 1 miglio, meno del 10% di questi spostamenti sono effettuati a piedi o in bici.

Se le città del ventesimo secolo sono state pensate per far utilizzare l'auto per qualsiasi spostamento, quelle del ventunesimo devono invitare le persone a muoversi a piedi. Un quartiere con un elevato grado di *walkability* è un quartiere dove la qualità della vita è maggiore, dove lo spazio è pensato per le persone e non per le auto.

Nel 2007 un neolaureato in pianificazione urbanistica, *Matt Tomasulo*, si chiese come mai anche in casi di quartieri con un buon grado di camminabilità le persone continuassero a muoversi in auto. La risposta fu nella percezione delle distanze da parte delle persone. Alla domanda "Perché non vai a piedi a scuola?" la risposta era sempre la stessa "è troppo lontana". *Tomasulo* iniziò così a mappare una serie di

destinazioni comuni a molte persone con diversi punti di partenza.

Quello che scoprì è che la maggior parte delle destinazioni non erano più lontane di 15 minuti a piedi. Arrivò quindi a una considerazione semplice, non era la distanza il vero problema a frenare le persone nel muoversi a piedi, ma la percezione di lontananza. Il passo successivo fu immediato: realizzare dei cartelli stradali, economici ma resistenti alle intemperie, in cui fosse indicato il tempo di percorrenza a piedi e in bici. In fin dei conti il modo più veloce per capire quanto dista un luogo da un altro non è ragionare in metri o in chilometri ma in tempo. Nei giorni successivi l'amministrazione riconobbe l'efficacia dell'iniziativa e come questa poteva essere di grande aiuto per le politiche sulla mobilità intraprese dalla città. Nel luglio 2012 *Tomasulo* fonda un sito web denominato Walk [Your City] dove mette a disposizione un template per generare dei cartelli che fossero riconoscibili in tutto il mondo e scaricabili facilmente dal web (Garcia & Lydon, 2015, p. 109)



**ESPERIENZE DI  
TACTICAL URBANISM  
A MILANO**



## NUOVE ASPIRAZIONI, NUOVE DOMANDE

Ci troviamo oggi in una fase storica in cui le città di tutto il mondo stanno tornando alla ribalta dopo un'epoca in cui le metropoli erano considerate più degli accentramenti di funzioni che dei luoghi in cui vivere. Pensiamo alla crescita dei comuni di cintura delle grandi città, il cosiddetto *hinterland*, o ancora la diffusione insediativa che tanto caratterizza la Pianura Padana. Vivere lontano dalla città era considerato per certi aspetti un pregio, un modo per godere della tranquillità offerta dalla campagna.

Oggi le cose sono cambiate e i dati sulla città di Milano sono un esempio (Bolocan, 2017, p. 203). Sempre più persone, in particolare giovani, tendono a preferire la vita in città soprattutto per una serie di comodità che vanno dalla più varia disponibilità di servizi alla presenza di eventi e grandi attrazioni urbane (Barbieri, Benassi & Mantuano, 2016, p. 142). Pensiamo al fatto che recenti indagini riportano il disinteresse crescente dei giovani residenti in città nell'ottenere la patente di guida al raggiungimento della maggiore età (Tebano, 2017). Questo è solo un modo per

dimostrare come le abitudini delle persone cambiano nelle diverse generazioni.

**Trasporto pubblico locale e mobilità attiva sono infatti considerate soluzioni economiche e vincenti negli ambienti urbani.**

Se questa ventata di cambiamento arriva dalla fascia più giovane della popolazione è bene sottolineare come molte delle azioni di Tactical Urbanism siano riconducibili ad un *target* di persone con un'attenzione particolare alle politiche della mobilità sostenibile, dell'*empowerment* e all'ambiente costruito in generale.

Gli esempi che arrivano dagli altri Paesi, in particolare gli USA, dove il TU ha trovato la sua nascita lasciano presagire che il cittadino in futuro sarà sempre più coinvolto nelle scelte di piano e nelle decisioni politiche della propria città. Vuoi per il continuo taglio di risorse e la necessaria ottimizzazione di quest'ultime, vuoi per i nuovi sistemi di democrazia diretta che stanno prendendo piede grazie allo sviluppo della rete

internet. Si pensi per esempio al tema dei bilanci partecipativi ormai in voga in molte città italiane e all'estero: il cittadino è chiamato a scegliere dove investire il denaro pubblico.

**Si tratta indubbiamente di un sistema per avvicinare i cittadini alla politica e in qualche modo per dimostrare attenzione alle necessità delle persone comuni.**

In fin dei conti il Tactical Urbanism nasce per dare una risposta a delle domande che arrivano dalla popolazione, a cui spesso gli uffici pubblici non sono in grado di rispondere in modo tempestivo e adeguato (Angelastro, Calace & Cariello, 2016).

Riprendendo il tema della mobilità urbana, non si può non considerare la conformazione che avranno le città del futuro. L'automobile privata è destinata a scomparire, almeno in quelle città che saranno capaci di organizzare un sistema di trasporto pubblico locale efficiente e una buona rete di percorsi ciclabili. Le grandi città, in questo caso soprattutto europee, già lo stanno dimostrando. Lo spazio dell'auto viene sempre più ridotto per lasciare posto alle persone e allo spazio pubblico. Superata

la fase dell'auto elettrica, oggi presentata come panacea di tutti i mali, ci si accorgerà che un motore che non inquina non risolve certo i problemi di spazio, di incidentalità o di sedentarietà.

Il Tactical Urbanism tenta di portare con sé una comunicazione in grado toccare questi temi, spesso anche di anticiparli e anche se si rivolge a un pubblico ampio e generico riesce a fare breccia su quella parte di popolazione più sensibile e attenta alle tematiche ambientali, sociali e spaziali.

**Per semplificare, il Tactical Urbanism è solo uno dei modi per manifestare l'idea di città che abbiamo in mente.**

#### PANORAMICA DEL CONTESTO MILANESE

Milano negli ultimi anni si è dimostrata una città al passo con gli altri grandi centri europei.

Non solo per le importanti trasformazioni che l'hanno coinvolta in termini puramente urbanistici (si pensi alla nuova fiera, Bicocca, City Life, o l'area Porta Nuova/Repubblica) ma anche per quelle trasformazioni minute, spesso pulviscolari che hanno dimostrato il carattere adattivo del tessuto urbano milanese (Bolocan, 2017, p. 208).

La capacità di Milano di dimostrarsi città globale è anch'esso un elemento che ha generato nel capoluogo lombardo una serie di sperimentazioni e di eventi che l'hanno connessa alle altre città del mondo (Nicoli, 2017).

Eventi temporanei come il Fuorisalone o Expo 2015 sono stati in grado di mobilitare persone e luoghi, rigenerando spazi della città in abbandono, che oggi spesso rivivono (anche se alcuni saltuariamente) grazie a interventi dal basso e spesso low-cost.

Seguono tre casi indicativi di Tactical Urbanism meneghino, alcuni dei quali sono stati al centro delle cronache cittadine ne-

gli anni recenti. Anche queste azioni hanno di fatto rappresentato e tutt'ora lo fanno, un modo per dare visibilità a persone e attività che hanno avuto il coraggio e il piacere di puntare i riflettori su questioni spesso dimenticate dalla politica locale.



## GUERRILLA BIKE LANE

Sono almeno tre le corsie ciclabili clandestine realizzate a Milano negli ultimi tempi. La prima, spuntata la notte del 31 maggio 2017 sul cavalcavia Bussa in zona Garibaldi-Isola. La seconda, dipinta nel luglio 2017 in via Cartesio, in zona Repubblica, dove già prima era stata realizzata dagli uffici comunali per poi essere rimossa dopo qualche lamentela. La terza e ultima (almeno per ora) è quella realizzata sotto i binari della stazione centrale, all'interno del cavalcavia Mortirolo (Bendinelli, 2017).

Queste azioni di *guerrilla bike lane* vengono effettuate di notte dai ciclo-attivisti meneghini.

Il necessario? Un pennello, della vernice e un po' di coraggio. Se poi le strisce di vernice bianca non dovessero essere troppo dritte meglio ancora, sarà infatti più esplicita l'azione dei volontari.

L'obiettivo di queste manifestazioni è semplice: richiamare l'attenzione della politica locale su un tema, quello della mobilità in bicicletta, spesso sottovalutato o

addirittura dimenticato.

In un articolo di *Bikeitalia.it* riguardo la corsia sul cavalcavia Bussa vengono riportare queste parole: *"In ogni caso, chiunque sia stato a realizzare l'intervento può vantarsi di aver realizzato più metri di piste ciclabili in una serata di Beppe Sala in un anno di mandato come sindaco della città"*.

**L'obiettivo è chiaro: smuovere l'amministrazione comunale affinché prenda in seria considerazione tutte quelle persone che ogni giorno decidono di spostarsi a Milano in bicicletta.**

C'è un aspetto da sottolineare a supporto di chi realizza queste corsie ciclabili notturne: la gran parte degli automobilisti la mattina dopo l'intervento rispetta la nuova segnaletica orizzontale.

Questo dimostra come sulle nostre strade lo spazio per le biciclette ci sia eccome, basta disegnarlo.

La semplicità di queste iniziative sta a significare come basti poco, anche in ter-

mini economici, realizzare dei percorsi che mettano in sicurezza i ciclisti.

Tanto è vero che la ciclabile dipinta sul cavalcavia Bussa è stata resa definitiva dagli uffici del comune, seppure con una soluzione discutibile.

Dunque è solo necessario avere un po' di sensibilità verso il tema prima ancora di grandi investimenti in termini economici.

**Rendere Milano una città *bikefriendly* è una volontà politica.**

Presumibilmente gli interventi realizzati fino ad ora non si fermeranno qui. È probabile infatti che nuove *bike lane* compaiano nelle notti estive milanesi, quando molti residenti sono in ferie e l'attenzione delle forze dell'ordine è più bassa.





*Bike Lane realizzata di notte da alcuni attivisti a Milano in Via Cartesio  
- Repubblica.it*



*Bike Lane realizzata di notte da alcuni attivisti a Milano lungo il cavalcavia Bussa  
- Repubblica.it*



*Bike Lane realizzata di notte da alcuni attivisti a Milano in Via Cartesio,  
i ciclisti la utilizzano e gli automobilisti la rispettano - Repubblica.it*



## APE IN DA PARK

Mercoledì 30 Maggio si è tenuto a Milano l'evento "Ape In Da Park", un aperitivo informale organizzato in poco tempo sui principali *social network* grazie all'idea di alcuni ciclo-attivisti milanesi. Un'iniziativa nata per far conoscere e per valorizzare l'area a parcheggio di Via Borgogna, in pieno centro cittadino.

Una ex area di cantiere (allestita per la costruzione della linea 4 della metropolitana) restituita alla cittadinanza in attesa che il TAR decida se in futuro potrà o meno ospitare un parcheggio sotterraneo.

L'assessore alla mobilità e all'ambiente *Marco Granelli* dalla sua pagina *Facebook* il 7 Aprile postava la news riguardo la rimozione dell'area di cantiere, in cui esprimeva con orgoglio la restituzione di un pezzo di città ai milanesi. 30 nuovi posti auto a 100 stalli per motorini, sono questi i numeri del nuovo parcheggio realizzato in tempi record dall'amministrazione.

Peccato che Via Borgogna potrebbe essere molto più di parcheggio a cielo aperto.

**Un'area così centrale di Milano si presta infatti per essere una piazza, un luogo di incontro e di socialità per cittadini e turisti.**

L'aperitivo, seguendo le orme dell'iniziativa "Park-(Ing) Day", aveva l'obiettivo di lanciare un messaggio chiaro ai cittadini e all'amministrazione comunale di Milano: uno spazio simile, in un contesto così centrale della città, non può e non deve essere destinato al parcheggio di automobili e motorini.

"Ape In Da Park" ha dimostrato come uno spazio privo di identità quale un parcheggio, attraverso semplici azioni come un telo verde steso a terra e delle sedute, possa in realtà trasformarsi in un'occasione per giocare a scacchi o per fare una partita a badminton, o semplicemente per scambiare due chiacchiere tra colleghi dopo una giornata di lavoro (Schneider, 2017).

Inutile sottolineare come l'iniziativa abbia attirato gli sguardi dei passanti incurio-

siti da un gruppo di persone che, come se nulla fosse, bevevano birra e mangiavano patatine seduti sull'asfalto tra motorini e auto parcheggiate.

Allo stesso tempo, in uno dei posti auto liberi dalle macchine veniva messa in scena una delle azioni di Tactical Urbanism più intuitive e rapide da attuare: parcheggiare delle biciclette all'interno di uno stallone per la sosta.

**La stessa superficie era in grado di ospitare comodamente 8 biciclette al posto di una sola auto, non serve altro per comprendere quanto spazio prezioso nelle nostre città venga sprecato per destinarlo al parcheggio delle auto private.**





*Bastano una rete e delle racchette portate da casa per giocare a Badminton durante l'iniziativa Ape In Da Park - Pagina FB "Genitori Antismog"*



*Ben 8 bici parcheggiate al posto di una sola auto durante l'iniziativa Ape In Da Park - Maria Berti FB*



*Basta un telo a terra per trasformare un parcheggio in un luogo di socialità in cui giocare a scacchi durante Ape In Da Park - Gabriele Sangalli*



## TRÈNTAMI: IL TACTICAL URBANISM APPLICATO A UNA SPERIMENTAZIONE DI ZONA 30 INNOVATIVA

Un quartiere che mette al centro dello spazio pubblico le persone e non le auto è un quartiere che getta le basi per una migliore qualità della vita e dell'abitare. Per fare questo, una delle soluzioni più gettonate da architetti e urbanisti di tutto il mondo è la realizzazione di interventi che vanno sotto il nome di "living street": una strada urbana che non rappresenta esclusivamente un asse di scorrimento del traffico veicolare ma uno spazio di relazione tra una pluralità di utenti (Biddulph, 2012).

Tuttavia, quello che distingue una *living street* da una strada a velocità ridotta è la conformazione dello spazio stradale. Un intervento di moderazione del traffico efficace non si limita infatti all'esclusivo posizionamento di una segnaletica stradale volta a rallentare le velocità, ma garantisce una serie di soluzioni mirate alla modifica dell'assetto stradale. Una diversificazione dei materiali e del disegno della pavimentazione, oltre a chicane e aree verdi sono solo alcuni degli interventi che possono essere messi in campo per migliorare la vivibilità e la sicurezza

della strada (Dondè & Meggiato, 2012).

Milano, nel mese di Maggio ha avuto la possibilità di vedere i benefici di una *living street* attraverso la realizzazione di una zona 30 grazie a una sperimentazione di 3 giorni. L'evento, ribattezzato "TrèntaMi - Zona 30 Gente Contenta", è stato di fatto un'applicazione dei vari aspetti che caratterizzano un intervento di Tactical Urbanism.

**"Il problema di molte città è quello che nel tentativo di accogliere più auto, hanno permesso che le strade diventassero dei canali di traffico dominati esclusivamente dai veicoli. Queste strade hanno perso il loro scopo principale che era quello di attrarre persone e investimenti." Ben Hamilton-Baillie**

### I RIFERIMENTI: LIVING STREET E SHARED SPACE

Le zone 30, termine utilizzato in Italia per indicare aree della città a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono par-

1 Ben Hamilton-Baillie, 1955, è un urbanista conosciuto come "la guida internazionale per lo sviluppo dello shared space".

ticolari cautele di comportamento, tra cui il limite di 30Km/h (Art. 135 comma 14 del Regolamento di esecuzione del CdS) si inseriscono in un filone di interventi e di approccio alla progettazione delle strade e delle città che si rifà ad alcuni modelli come quello delle *living street* e dello *shared space*. In entrambi i casi si tratta di soluzioni progettuali in cui pedoni e ciclisti si sentono più sicuri. Si tratta inoltre di spazi sociali in cui le persone possono incontrarsi e dove i bambini possono giocare liberamente e in sicurezza. Queste strade restano accessibili ai veicoli a motore, tuttavia le velocità ridotte comportano benefici oltre che per gli utenti deboli anche per gli automobilisti stessi (Dondè & Meggiato, 2012).

Il termine "*living street*" nasce alla fine degli anni sessanta da Donald Appleyard il quale condusse uno studio divenuto celebre "sulle vie vivibili", confrontando tra loro tre vie residenziali di San Francisco simili per tessuto urbano ma diverse per livelli di traffico. Ribattezzò la via attraversata da 2mila veicoli al giorno come *Light Street*, *Medium Street* quella percorsa da 8000 automobili, mentre *Heavy Street* fu il nome per la strada più pesantemente invasa dal

traffico (più di 16mila veicoli). Appleyard riuscì a dimostrare che i residenti di *Light Street* avevano tre volte più amici e due volte più conoscenti degli abitanti di *Heavy Street* (Bonfatti, 2012). Questo a dimostrazione di come i rapporti umani siano più diffusi in condizioni di traffico ridotto, con la possibilità di utilizzare la strada di fronte a casa come uno spazio in cui socializzare e far giocare i bambini. Inoltre le *living street* si pongono alcuni obiettivi specifici, portati avanti in tutto il mondo dall'associazione ispirata al lavoro di Appleyard "*Liveable Streets Alliance*", tra i quali: rendere confortevoli i quartieri per ciclisti e pedoni, permettere ai bambini di andare a scuola da soli in totale sicurezza, promuovere uno stile di vita attivo, il raggiungimento della *Vision Zero*<sup>2</sup> e altri ancora.

Lo *shared space*, che tradotto significa "spazio condiviso" prevede delle azioni di modifica della strada attraverso l'eliminazione di segnaletica stradale per optare a soluzioni di promiscuità degli spazi dei diversi utenti. Tra gli obiettivi si evidenzia quello della messa in sicurezza della strada attraverso il rallentamento del traffico veicolare e il progressivo scoraggiamen-

2 *Vision Zero* è un progetto di sicurezza stradale nato in Svezia nel 1997 avente lo scopo di eliminare i morti ed i feriti a causa di incidenti stradali.

to all'uso dell'automobile (Ruiz-Apila´nez, 2017). Non tutti gli interventi di diminuzione del traffico veicolare possono essere ricondotti a iniziative di *shared space*, per questo è bene comprendere il significato più vasto del termine.

Una prima definizione di spazio condiviso arriva dal Dipartimento per i trasporti del Regno Unito che lo definisce come “*un approccio progettuale che cerca di cambiare il modo in cui le strade vengono pensate per ridurre il dominio dei veicoli a motore, principalmente attraverso velocità inferiori e incoraggiando i conducenti ad assumere un comportamento più rispettoso verso i pedoni e ciclisti*” (Dipartimento dei Trasporti UK, Ottobre 2011).

Nei Paesi Bassi, dove è nato il concetto di spazio condiviso, la definizione è più ampia. Secondo gli ingegneri del traffico dell'Istituto olandese per la ricerca sulla sicurezza stradale, quando si parla di *shared space* si fa riferimento alla “*creazione e progettazione di aree residenziali, dove il traffico è un ospite e il disegno della strada dovrebbe indicare chiaramente che la funzione primaria dell'area è quella residenziale*” (SWOV).

### **Quindi, lo spazio condiviso non è solo una questione legata alla diminuzione del traffico, ma si lega a un'ampia filosofia su come creare buone strade residenziali.**

Il disegno della strada pertanto, deve essere fatto in modo tale che gli interessi e la sicurezza individuale di tutti gli utenti vengano prima di tutto. Per questo, in interventi di *living street* e *shared space* si può notare un'incremento della presenza di bambini che giocano in strada e di anziani che si muovono in autonomia (Biddulph, 2012).

Adottare queste linee di principio porta spesso a schemi stradali radicalmente diversi da quelli a cui siamo abituati: uno spazio condiviso è tipicamente un ambiente a bassa velocità che tende a eliminare la segregazione tra i diversi utenti della strada rimuovendo la totalità della segnaletica stradale (Ruiz-Apila´nez, 2017).

L'unico esempio di *shared space* in Italia è riscontrabile nei centri storici dei comuni che hanno deciso di optare per la creazione di isole ambientali e ZTL.

Una zona 30 con le caratteristiche viste in precedenza, così come soluzioni di spazio condiviso e *living street* favoriscono sempre

e comunque una più civile interazione tra i diversi utenti della strada. Questo permette quindi di muoversi sempre con prudenza attraverso lo spazio, preferendo l'utilizzo di segnali comportamentali piuttosto che l'esclusivo diritto di passaggio associato a un cartello o a un pittogramma stradale.

### **LE PRESTAZIONI DELLO SPAZIO**

*Living street, shared space, zone 30, home zones o community streets* sono termini diversi per indicare delle realtà presenti in tutta Europa. Ovviamente non si tratta di puri interventi legati alla riduzione della velocità ma a veri e propri progetti di riqualificazione urbana e di restituzione di qualità allo spazio della strada. Queste iniziative sono per lo più utilizzate in contesti residenziali, per escludere il traffico di attraversamento.

Tra i numerosi benefici che le zone 30 possono offrire alle città e ai relativi abitanti ce ne sono almeno 5 che rappresentano i punti cardine di queste soluzioni progettuali (Dondè & Meggiato, 2012):

- A velocità ridotta migliora la sicurezza di pedoni e ciclisti;
- La velocità moderata riduce inquinamento, rumore e consumi;

- Si recupera spazio urbano sul modello delle *living street*;
- Muovendosi in un ambiente favorevole i bambini sono più autonomi;
- I negozi di vicinato tornano ad essere un riferimento del quartiere.

Di fatto si tenta di imitare il modello olandese nato con l'invenzione del *woonerf*, già visto nei capitoli precedenti. Le politiche legate alla creazione di queste aree sono principalmente causate dalla volontà di ridurre gli incidenti stradali e diminuire l'inquinamento atmosferico promuovendo uno stile di vita attivo (Biddulph, 2012).

A queste varie tipologie di interventi si accostano quelle che possono essere definite “*strade con precedenza a pedoni e ciclisti*”, soluzioni di rallentamento del traffico a vantaggio degli utenti deboli che vengono attuate anche in contesti non esclusivamente residenziali. La normativa italiana rimanda all'Art. 2. del CdS “*Definizione e classificazione delle strade*”, in particolare alle strade di tipo *F-bis*. itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada (Montieri, 2018).



### Concretamente significa che lo spazio per le auto deve essere ridimensionato.

Per questo molte città europee stanno rivalutando il ruolo delle automobili all'interno dei propri confini.

Helsinki vuole mettere al bando le automobili dalla città entro il 2030; Oslo già dal 2019 vieterà l'accesso al centro storico alle auto; Parigi, che negli ultimi 30 anni ha portato avanti iniziative di successo legate alla riduzione delle auto circolanti, vuole vietare l'accesso in città alle automobili non elettriche entro il 2030 (Sansone, 2018).

#### IL CASO PONTEVEDRA

Pontevedra, una città della Spagna con circa 83 mila abitanti, vive ormai da 15 anni senza auto (e senza smog, o quasi). La città è stata progressivamente pedonalizzata su decisione del sindaco *Miguel Anxo Fernandez Lores*, eletto per la prima volta nel 1999. Solo in una piccola zona della città è consentita la circolazione delle auto, esclusivamente alla velocità massima di 30 Km/h. Oltre alla riduzione del traffico e dell'inquinamento acustico si è registrato un aumento considerevole dell'utilizzo del-

la bicicletta. Il primo cittadino ha di fatto guidato una rivoluzione contro le 27 mila auto che percorrevano le strade del centro, il numero degli incidenti è passato da 1203 nel 2000 a 484 nel 2014. Oggi il 70% degli spostamenti avviene in bicicletta o a piedi.

Gli effetti di questo cambiamento hanno colpito, o meglio giovato, anche il commercio locale: c'è stato un incremento delle vendite e dell'apertura di nuovi negozi in centro. L'inaccessibilità alle auto ha consentito una rigenerazione degli spazi della città. Dalle strade alla creazione di nuovi spazi verdi e aree gioco per bambini, i cittadini hanno visto rinascere Pontevedra in pochissimo tempo.

Oggi la città spagnola è riconosciuta come esempio mondiale nelle politiche di riduzione del parco auto a favore di pedoni e ciclisti.

Una scelta lungimirante, apprezzata dai cittadini, che ha dimostrato i suoi frutti anche in termini elettorali: a oggi il sindaco Lores è al suo quinto mandato consecutivo (Cocchiarella, 2016).

#### L'ESPERIENZA DI TRÈNTAMI

Dal 10 al 13 Maggio 2018 a Milano si è sperimentato cosa vuol dire realizzare una zona 30 dal basso. Un'iniziativa che ha coinvolto il Municipio 4, in zona Corvetto, in particolare le vie Don Bosco, Scriveria, Tagliamento e Piazza San Luigi. Quattro giorni di sperimentazione su cosa significa moderare il traffico veicolare a vantaggio di pedoni, ciclisti e delle persone in generale.

L'intento di TrèntaMi è stato quello di far comprendere come una strada non debba essere vista solo come un'arteria di scorrimento o un parcheggio a cielo aperto, ma come un luogo pubblico in cui ogni utente possa trovare il suo spazio.

L'iniziativa è stata portata avanti attraverso diversi incontri preliminari che hanno visto il coinvolgimento oltre che di esperti del settore, anche dei cittadini e della politica locale. Un invito particolare è stato rivolto ai negozianti del quartiere. Gli studi<sup>3</sup> dimostrano infatti che chi fa più acquisti nei negozi di vicinato sono proprio ciclisti e pedoni. Una linfa vitale per le botteghe sotto casa che resistono alla pressione dei grandi centri commerciali.

3 Sinnett, D., Williams, K., Chatterjee, K. and Cavill, N. (2011) Making the case for investment in the walking environment: A review of the evidence. Technical Report. Living Streets, London. Disponibile su: <http://eprints.uwe.ac.uk/15502>

L'evento è stato promosso dall'associazione milanese *Genitori Antismog*<sup>4</sup> e *FIAB Ciclobby*<sup>5</sup>, con il supporto tecnico dell'architetto urbanista *Matteo Dondè*<sup>6</sup>.

#### LA PARTECIPAZIONE ALL' EVENTO

Nella mattinata di Giovedì 10 Maggio ho potuto collaborare alla messa in pratica del progetto realizzato dall'architetto *Dondè*. La manifestazione infatti, è stata realizzata quasi esclusivamente con l'aiuto dei volontari delle diverse associazioni coinvolte e alla collaborazione da parte del Comune di Milano.

Anche io quindi, ho avuto il piacere di partecipare all'iniziativa e di seguire alcuni degli aspetti salienti che hanno caratterizzato quella che è stata una 3 giorni di eventi e di attività che hanno puntato i riflettori della politica locale e del fare urbanistica nel quartiere Corvetto.

Vivendo l'iniziativa in prima persona durante e dopo l'allestimento non posso che evidenziare i diversi sentimenti che in qual-

4 Associazione senza scopo di lucro per lo svolgimento di attività nel settore della tutela ambientale. "Nel 2001 per lo smog consigliarono alle mamme di Milano di tenere i propri figli in casa. Da allora abbiamo deciso di lottare per avere un'aria migliore." Tratto dalla pagina FB di Genitori Antismog

5 Federazione Italiana Amici della Bicicletta, sezione di Milano città

6 Esperto in pianificazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici

che modo erano nell'aria durante l'evento.

Il passaggio da un elaborato cartaceo a un prodotto fisico-materiale è stato immediato. Il primo passo è stato quello di eliminare forzatamente la sosta di auto parcheggiate in modo irregolare, per questo è stato indispensabile l'aiuto della polizia locale. Successivamente abbiamo potuto iniziare a disegnare sull'asfalto quelli che da lì a breve sarebbero diventati i nuovi stalli per la sosta e le nuove chicane realizzate per rallentare il traffico.

**Gli strumenti indispensabili per la prima fase sono stati un metro avvolgibile e del gesso bianco.**

Disegnato il nuovo assetto stradale la fase successiva è stata quella di seguire le orme del gesso con il nastro bianco apposito per ridisegnare quella che di lì a poco avrebbe rappresentato la nuova segnaletica stradale. Una soluzione efficace ed economica, e soprattutto temporanea.

Il passo successivo ha visto la posa di una moquette verde nelle aree di risulta create dalle chicane. Il tessuto, simile a quello utilizzato come rivestimento in occasione di eventi e fiere, aveva l'intento di di-

mostrare come possano nascere dei nuovi spazi verdi in cui posizionare dell'arredo urbano. Un modo per riqualificare il quartiere e creare spazi per la socialità.

#### GLI EFFETTI SULLA CITTADINANZA

L'impatto dell'iniziativa sui residenti e sugli automobilisti che attraversavano la zona è stato notevole. Se infatti gli esercenti locali erano "pronti" ad ospitare l'evento, anche grazie alla serie di incontri serali svolti in precedenza nel quartiere, chi ha mostrato maggiori perplessità sono stati proprio gli automobilisti. Questi, non hanno avuto grossi problemi con i posti auto, i quali sono stati mantenuti totalmente (attraverso la realizzazione di posteggi a spina di pesce) ma bensì con i nuovi ostacoli della strada (le chicane) e con i restringimenti della carreggiata per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. Due soluzioni che hanno inciso fortemente sulle velocità dei guidatori, riducendole notevolmente e costringendoli a una maggiore attenzione agli utenti deboli della strada (Pinzuti, 2018).

Inutile dire come i passanti fossero estremamente interessati a ciò che stava avvenendo sotto casa: moquette verde,

transenne, cartelli di "Zona 30" e un nuovo arredo urbano hanno cambiato la percezione della strada degli abitati della zona (Nemeth, 2013). In poco più di due ore di lavoro mi sono ritrovato a spiegare a una decina di persone cosa stessimo facendo e quale fosse il valore di un'iniziativa di sperimentazione. Così come me altri numerosi volontari. In poco tempo si è creata una divulgazione dell'evento che ha portato a far circolare la notizia e a mobilitare curiosi e sostenitori.

**Uno dei commenti positivi più gettonati è stato quello sulla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali attraverso la riduzione del calibro dell'attraversamento grazie all'ampliamento dei golfi del marciapiede.**

Eliminando la sosta selvaggia in prossimità degli incroci e riducendo l'ampiezza delle strade i pedoni si sentivano finalmente più sicuri.

#### CRITICHE E OSSERVAZIONI

Non sono mancati i commenti negativi, soprattutto legati all'impossibilità di parcheggiare in doppia file o sul marciapiede. Se si

è levata qualche voce di protesta è stata solo per difendere delle cattive abitudini.

L'evento ha visto anche la partecipazione del Sindaco di Milano *Beppe Sala*, il quale nella mattinata di Sabato 12 ha rilasciato alcuni commenti sull'iniziativa e sulla vision dell'amministrazione per la città. L'area infatti nel 2019 sarà soggetta a interventi di parziale pedonalizzazione.

La sperimentazione si inserisce quindi in un percorso che porterà la viabilità del quartiere a grandi cambiamenti. Un modo per avvicinare i cittadini alle tematiche della mobilità e dello spazio urbano. Proprio a riguardo, si inserisce l'osservazione dell'assessore all'urbanistica di Milano *Pierfrancesco Maran*. Quest'ultimo ha fatto sapere di essere amareggiato che un'operazione simile sia stata realizzata in un'area di Milano in cui già il Comune aveva previsto delle modifiche per l'anno a venire.

#### IL VUOTO NORMATIVO GENERA IMPLEMENTAZIONE E REPLICABILITÀ

Dalla progettazione alla realizzazione di Trentami è passato circa un anno.

Questo perchè l'intera sperimentazione è stata sottoposta al vaglio dei diversi uffici competenti del Comune di Milano.



Il via libera definitivo è arrivato dalla Polizia Locale, la quale ha dovuto certificare e validare il rispetto delle normative tra cui l'art. 14<sup>1</sup> e l'art. 21<sup>2</sup> Titolo II del Cds. Tuttavia, è bene sottolineare come il Codice della Strada non prevede la possibilità di effettuare delle sperimentazioni temporanee come quella di Trentami, ma nemmeno le vieta. Questo significa che l'evento si è inserito in un vuoto normativo che ha permesso comunque lo svolgimento della sperimentazione. Dondè sottolinea come nel progetto originale da lui stilato non fossero presenti alcuni cartelli direzionali e come non fosse minimamente contemplato il posizionamento delle transenne lungo alcune chicane del progetto, è stata infatti la Polizia Locale a imporre queste decisioni.

L'iniziativa milanese è frutto delle sperimentazioni portate avanti in altri comuni come Casalmaggiore (CR) e Terni, si dimostra così la completa replicabilità dell'evento in altre città (Dondè, 2014). La testata giornalistica on-line Bikeltalia.it ha coniato il concetto di "metodo Dondè", un modello d'intervento efficace ed esportabile in diverse situazioni (Pinzuti, 2018).

<sup>1</sup> Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade  
<sup>2</sup> Opere, depositi e cantieri stradali

**Dopotutto, si tratta fondamentalemente di soluzioni semplici, economiche e fattibili in diversi contesti, sono proprio queste caratteristiche a definire la sperimentazione di TrèntaMi un esempio di Tactical Urbanism meneghino.**

#### IL PARERE DEL PROGETTISTA

Matteo Dondè in un'intervista intitolata "Come trasformare Milano in una città ciclabile" rilasciata a "The Submarine" ha sottolineato diversi aspetti legati all'iniziativa di Zona 30 a Corvetto. L'architetto si è dichiarato molto soddisfatto dell'evento, soprattutto per i feedback da parte dei residenti e delle persone abituate a muoversi a piedi che finalmente potevano vivere il quartiere in sicurezza.

Non è mancata però una vena critica del progettista, il quale ha ammesso alcuni passi avanti compiuti da Milano negli ultimi anni (si pensi ad alcune pedonalizzazioni o alle politiche di bike sharing) e ha anche ricordato alcune cifre significative: il 60% di tutti gli spostamenti urbani a Milano è inferiore ai 3 chilometri (distanza percorribile in bici in soli 12 minuti), ma i milanesi che utilizzano la bici come principale mezzo di spostamento sono solo il 6% del totale.

Viene da chiedersi come sia possibile che ci siano così pochi ciclisti. La risposta è una sola: ci sono troppe automobili e quindi una bassa percezione di sicurezza (Bidulph, 2012).

Dondè ricorda quando a inizio maggio Mikael Colville-Andersen si trovava a Milano per girare una puntata di "The life sized city". L'urbanista danese scrisse un tweet durissimo in cui definiva lo spazio urbano meneghino come "oscuro" – "invaso" da automobili parcheggiate "con arroganza" in sosta vietata sentenziando la totale arretratezza del capoluogo lombardo rispetto al resto dell'Europa.

Le azioni suggerite da Matteo Dondè per rendere Milano una città ciclabile sono semplici e facilmente realizzabili: in primis è necessario puntare alla moderazione della velocità, quindi favorire la sicurezza e la mobilità attiva. Secondo l'architetto, durante la sperimentazione a Corvetto le persone che lo hanno ringraziato di più sono state quelle che normalmente non avevano uno spazio in cui muoversi liberamente e in sicurezza: i disabili, gli anziani, le famiglie con bambini. Concludendo, Dondè aggiunge: "In Italia manca la cultura della città

sicura. Le zone 30 da noi sono viste puramente come una restrizione, qualcosa che provoca fastidio: per questo bisogna raccontare i benefici delle zone 30. Le regioni, i comuni, le università e i giornali dovrebbero spingere il dibattito in questa direzione" (Sansone, 2018).

**"Se pianifichi la città per auto e traffico, otterrai auto e traffico. Se pianifichi la città per persone e per luoghi di qualità, otterrai persone e luoghi di qualità." Fred Kent**

#### IL MIO PUNTO DI VISTA

Vivendo in prima persona TrèntaMi credo di poter dire che l'evento abbia ottenuto un grandissimo successo, sia tra i residenti delle vie interessate sia a livello cittadino. Si è trattato di una sperimentazione economica e semplice che è riuscita ad avvicinare i cittadini ai temi della mobilità e della qualità urbana, che ha dimostrato in poche mosse come sia facile generare spazi di socialità e aree verdi senza dover ricorrere a soluzioni estreme di totale pedonalizzazione o completa esclusione delle auto. Penso che il concetto di base che sia passato e che fosse realmente nelle intenzioni degli organizzatori fosse proprio questo: a

velocità moderata tutti gli utenti della strada si sentono sicuri.

**Non si tratta quindi di colpevolizzare chi sceglie l'auto per i propri spostamenti, ma di garantire che anche chi vuole muoversi in bicicletta o a piedi possa farlo in tutta sicurezza.**

Unica nota negativa dell'evento, che in realtà riguarda un contesto tutto italiano, è il fatto che le zone 30 siano la normalità in tutta Europa. A conferma di questo è bene ricordare la dichiarazione di *Rudy Campagne*, cittadino olandese residente in Italia ormai da anni nonché presidente di *Vittoria Italia*. *Rudy*, il quale era presente alla manifestazione, si è dichiarato sorpreso dello scalpore che ha generato l'iniziativa. Sosteneva infatti che le zone 30 e queste sperimentazioni sono la normalità in altri Paesi europei.

In conclusione dunque, mi viene da dire come ancora una volta il nostro Paese sia totalmente arretrato sulle politiche legate alla mobilità urbana e sui temi della qualità dello spazio aperto. I brevi soggiorni all'estero che ho potuto effettuare negli ultimi anni, anche grazie alla maggior disponibi-

lità di voli economici, dimostrano appieno quello che *Rudy* ha cercato di spiegare.

Parlare di zone 30, di senso unico eccetto bici, di *bike to work* e di altre tematiche legate alla mobilità e allo spazio urbano è la normalità (Dondè & Meggiato, 2012).

Una bizzarria legata la CdS italiano: nel nostro Paese, a differenza dei maggiori europei, il cartello di zona 30 non prevede il simbolo dell'automobile, come a significare l'impossibilità di convivenza tra auto e pedoni.

Per semplificare l'arretratezza dell'Italia basta pensare che per il Codice della Strada la bicicletta è ancora denominata "velocipede", un nome quasi arcaico che rappresenta appieno il gap tra le città italiane e quelle europee.



Ingresso alla sperimentazione TrèntaMi in via Scrivia a Milano, notare il cartello di zona residenziale a sfondo blu privo dell'automobile  
- Gabriele Sangalli





Una delle chicane realizzate in via Scrivia per rallentare il traffico e restituire spazio alle persone  
- Pagina FB "Genitori Antismog"



Il taglio della moquette verde per realizzare le chicane, un materiale economico e a forte impatto simbolico  
- Pagina FB "Genitori Antismog"



Una delle chicane realizzate in via Scrivia per rallentare il traffico e restituire spazio alle persone - Pagina FB "Genitori Antismog"





*Immagine simbolica: togliere le auto per far posto a spazi per le persone  
- Gabriele Sangalli*



*Il momento della posa della moquette verde per ridurre il calibro dell'attraversamento pedonale  
- Gabriele Sangalli*



*Un volontario FIAB durante la verifica della corretta ampiezza della nuova corsia per le auto (3.5 m) - Pagina FB "Genitori Antismog"*





Un volontario FIAB durante la posa della nuova segnaletica orizzontale temporanea  
- Pagina FB "Genitori Antismog"



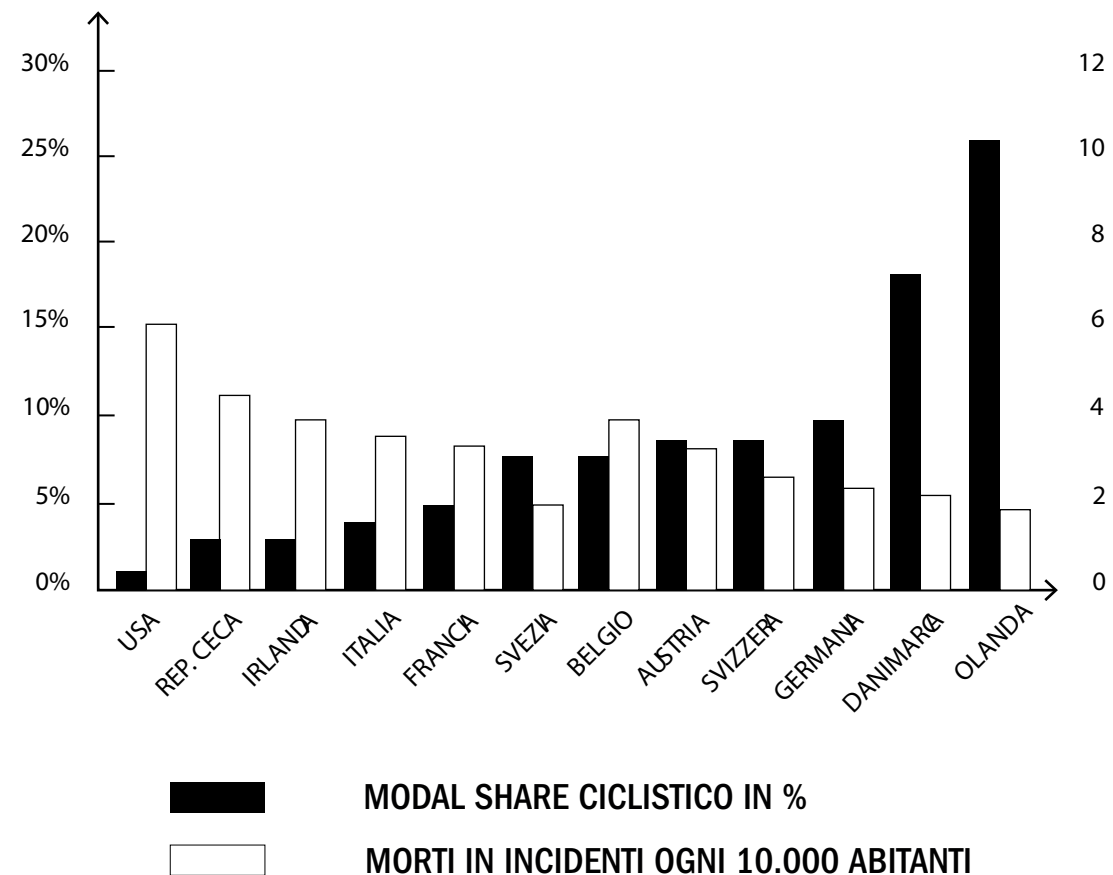
Due volontari FIAB durante la posa della nuova segnaletica orizzontale temporanea  
- Gabriele Sangalli



I primi commenti a caldo dopo il completamento di via Scrvia  
- Pagina FB "Genitori Antismog"



## CORRELAZIONE USO BICICLETTA E SICUREZZA STRADALE COMPLESSIVA



FIAB Onlus | Rielaborazione grafica dell'autore

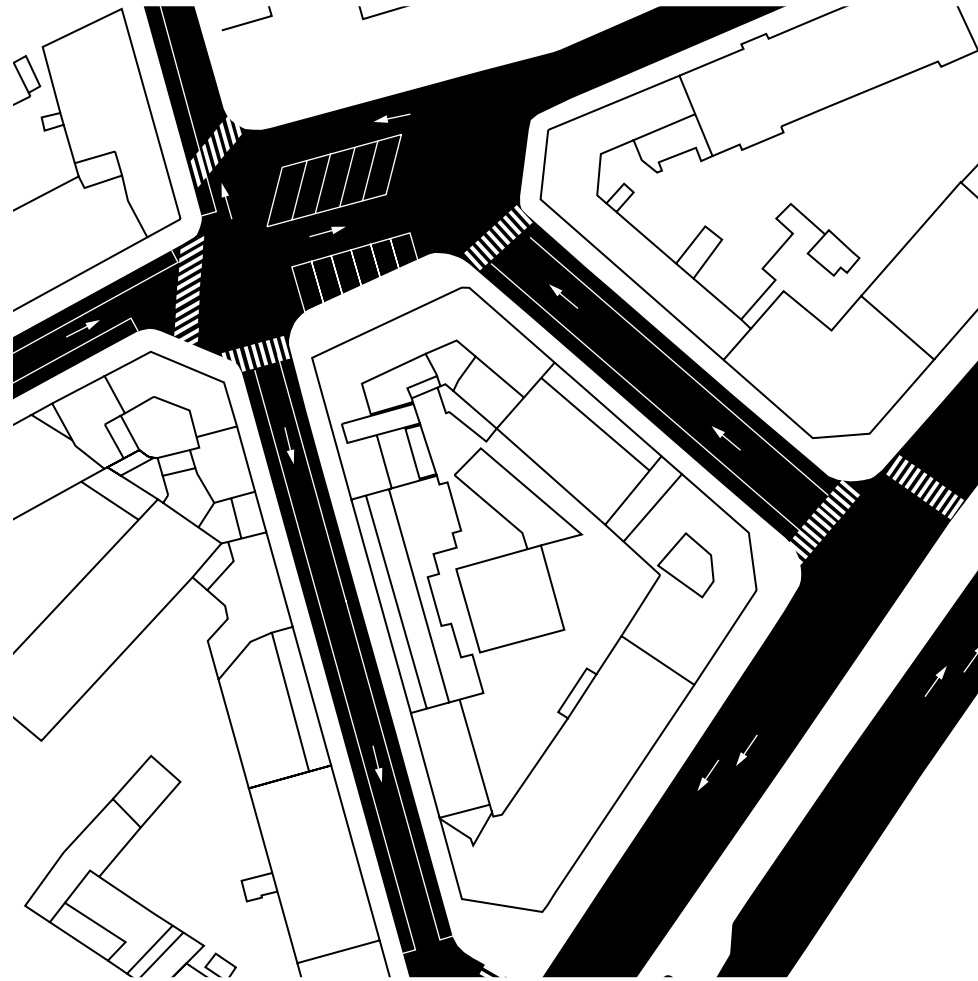
## CORRELAZIONE VELOCITÀ AUTOVEICOLO E PROBABILITÀ DI DECESSO DI PEDONI E CICLISTI IN CASO DI SCONTRO

VELOCITÀ DI COLLISIONE	PROBABILITÀ DI DECESSO
80	100%
60	85%
40	30%
20	10%

FIAB Onlus | Rielaborazione grafica dell'autore

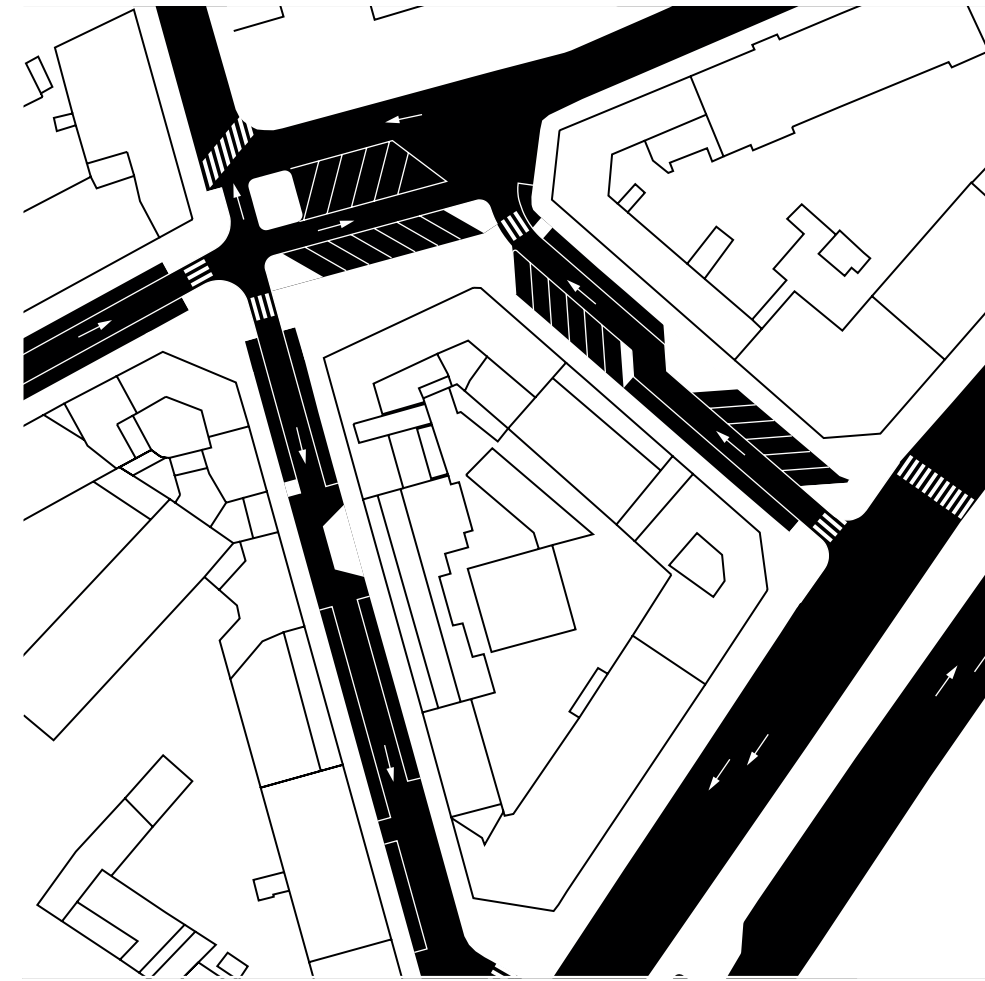


## SPAZIO DELLA STRADA PRIMA DI TRÈNTAMI



Progetto originale di Matteo Dondè | Rielaborazione grafica dell'autore

## SPAZIO DELLA STRADA DURANTE TRÈNTAMI



Progetto originale di Matteo Dondè | Rielaborazione grafica dell'autore

## SPAZIO DEL PEDONE PRIMA DI TRÈNTAMI



Progetto originale di Matteo Dondè | Rielaborazione grafica dell'autore

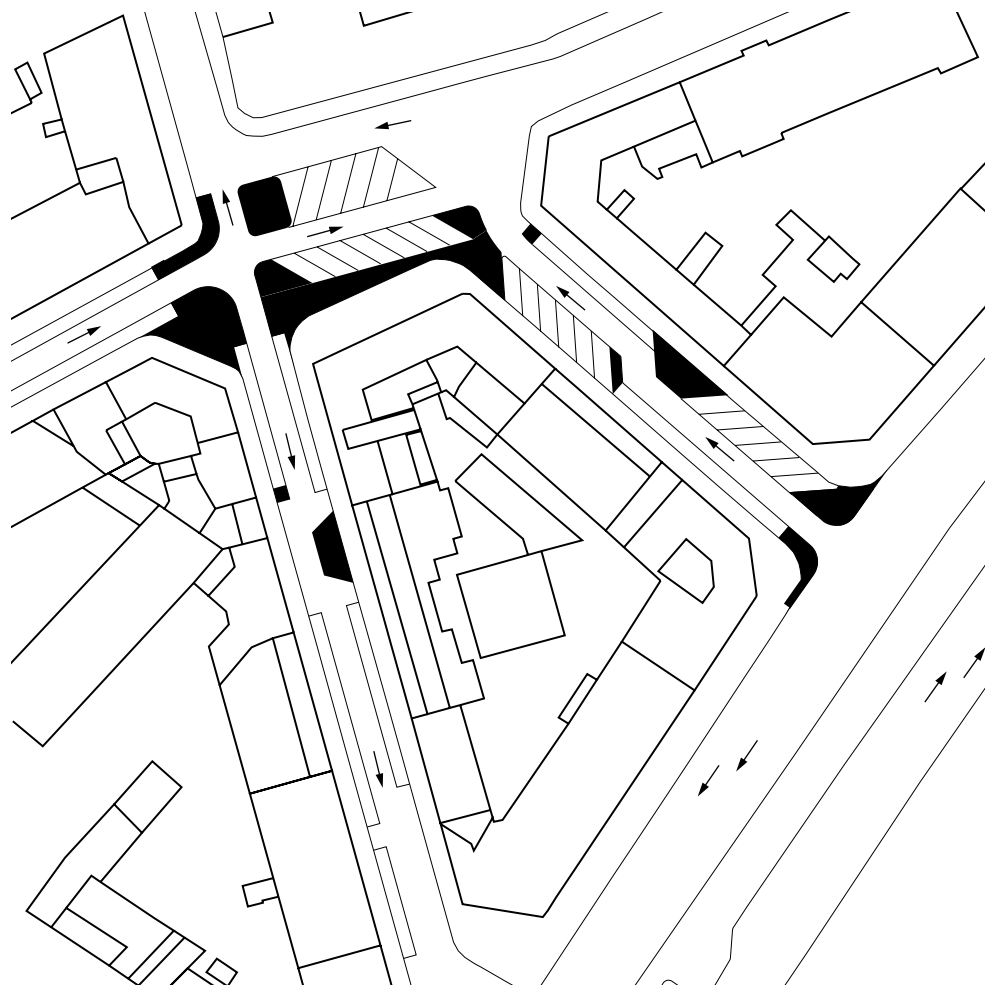
## SPAZIO DEL PEDONE DURANTE TRÈNTAMI



Progetto originale di Matteo Dondè | Rielaborazione grafica dell'autore

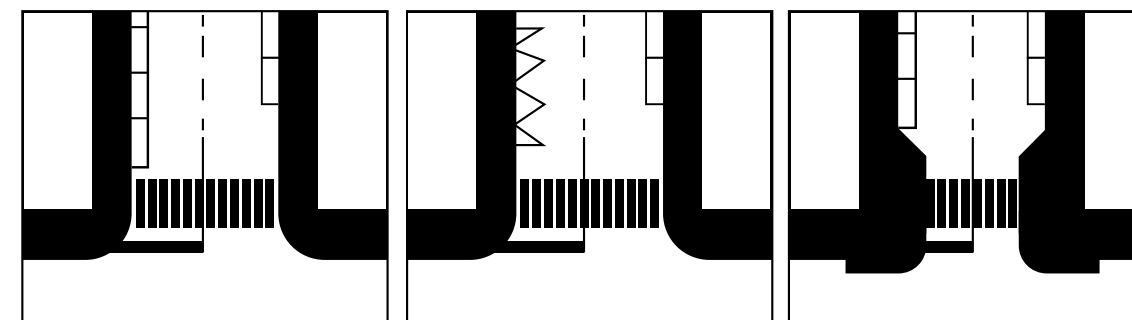


## NUOVI SPAZI DEL PEDONE DURANTE TRÈNTAMI



Progetto originale di Matteo Dondè | Rielaborazione grafica dell'autore

## AMPLIAMENTO DEI GOLFI PEDONALI



LA RIDUZIONE DEL CALIBRO DELLA STRADA GARANTISCE UNA MAGGIORE SICUREZZA DURANTE L'ATTRAVERSAMENTO DEI PEDONI

Immagine tratta dal manifesto di TrèntaMi | Rielaborazione grafica dell'autore

## COSA RESTA DI TRÈNTAMI?

L'iniziativa sperimentale portata avanti nel quartiere Corvetto di Milano era per l'apunto una sperimentazione, e come tutte le sperimentazioni hanno un inizio e una fine. Sembra dunque opportuno chiedersi cosa sia rimasto di questa iniziativa al quartiere, ai cittadini e all'amministrazione (Crosta, 2011, p. 82).

È indubbio che l'evento abbia acceso i riflettori sui temi della sicurezza stradale e sulla qualità dello spazio aperto. Di certo ai residenti del quartiere e ai milanesi che hanno partecipato o assistito all'iniziativa rimane la consapevolezza che il cambiamento è possibile e spesso per attuarlo non sono necessari grandi investimenti ma basta tanta volontà e un po' di nastro adesivo (Pinzuti, 2018).

All'amministrazione del municipio e più in generale a quella comunale non possono che rimanere almeno tre cose: la prima, cioè che se si vanno a modificare le abitudini dei cittadini o a toccare un tema elettoralmente delicato come quello del parcheggio è necessario che agli abitanti venga restituito un valore aggiunto, in questo caso uno spazio pubblico di qualità e vivibile (Dondè).

La seconda, ovvero la necessità di pun-

tare su queste tipologie di sperimentazioni e su queste pratiche del "fare urbanistica" contemporanee. Questo sia per coinvolgere i cittadini nelle scelte politiche ma anche per ottimizzare gli interventi pubblici attraverso una sperimentazione preliminare delle soluzioni progettuali (Balducci, 2000, p. 7).

In ultimo, la necessità di diffondere e promuovere una generale sensibilizzazione ai temi della mobilità attiva per far in modo che sempre più persone scelgano di lasciare l'auto a casa. Questo comporterebbe inevitabilmente una maggiore disponibilità di spazio pubblico sottratto al parcheggio, un modo per restituire spazi di qualità alle persone ma anche per facilitare la vita a chi l'auto è costretto ad utilizzarla. Non a caso gli automobilisti più felici e meno stressati sono proprio quelli olandesi, che si muovono in contesti dove l'auto è solo uno dei mezzi a disposizione e non l'unico (Toma, 2016). Far capire agli automobilisti che tutti gli utenti della strada hanno pari diritti in termini di sicurezza e di spazio è un primo passo per costruire una società più equa e sicura.

## UNA PROPOSTA PER IL FUTURO

TrèntaMi ha dimostrato come un'azione

di Tactical Urbanism *bottom-up*, nata dal genio di un architetto illuminato e portata avanti con convinzione da alcune associazioni milanesi con il benessere dell'amministrazione comunale, possa mettere in moto una serie di riflessioni sullo spazio pubblico rivolte a cittadini e *citymaker*.

La sperimentazione può indubbiamente essere annoverata come una *best practice*, non resta che chiedersi perchè non far diventare questi eventi temporanei la norma, almeno quando si tratta di coinvolgere i cittadini in decisioni che li toccano così da vicino.

La recente approvazione da parte del Parlamento della prima legge<sup>7</sup> italiana sulla mobilità ciclistica comporta la necessità da parte dei Comuni di attrezzarsi per raggiungere gli obiettivi indicati dalla norma.

**Il Tactical Urbanism può essere un valido aiuto per gli uffici tecnici comunali, probabilmente poco ferrati sui temi della mobilità attiva, per sperimentare nuove soluzioni progettuali a vantaggio degli utenti deboli della strada.**

7 LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2. Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

I vantaggi legati alla messa alla prova dei nuovi spazi in modo temporaneo sono quindi innumerevoli. Molti progetti di spazio pubblico se fossero stati sperimentati in precedenza probabilmente oggi vanterebbero dei successi di gran lunga migliori.

Concludendo, credo che il Tactical Urbanism di tipo *top-down*, ovvero applicato direttamente dalle amministrazioni comunali, oppure *bottom-up* ma "strutturato", e quindi con il beneplacito degli uffici competenti, possa essere davvero un'ottima soluzione di tipo euristico e pedagogica, per testare i benefici e per valutare gli errori nelle trasformazioni urbane. La sperimentazione progettuale a basso costo e temporanea potrebbe realmente entrare a far parte dei diversi step necessari per realizzare uno spazio pubblico di qualità (Garcia & Lydon, 2015).



**COSA POSSIAMO  
APPRENDERE:  
UNA RIFLESSIONE  
CONCLUSIVA**

## INSEGNAMENTI DEL TACTICAL URBANISM

Giunto al termine di questa mia (breve) esperienza di ricerca sul Tactical Urbanism, credo sia necessario sottolineare alcuni aspetti fondamentali di questo approccio all'urbanistica e alla costruzione di politiche urbane. Anzitutto è importante evidenziare, come premessa, che i processi e i casi di Tactical Urbanism che ho descritto nei capitoli precedenti non sono altro che delle esperienze, e come tali si portano appresso dei risultati positivi e negativi, delle cose buone e altre da migliorare. La frase "sbagliando si impara" che apprendiamo fin da piccoli vale anche nella pianificazione e nel governo delle città. L'importante è comprendere gli errori, ammetterli e avere il coraggio di superarli.

Un primo aspetto che merita di essere evidenziato è quello dell'importanza di "provare". Il fatto che il Tactical Urbanism ci permetta di testare delle soluzioni urbane, in poco tempo e con pochi soldi, è fondamentale per trasmettere alle persone e ai cittadini la percezione di una concreta possibilità di cambiare lo stato attuale del-

le cose. È il primo passo per costruire fiducia collettiva nel cambiamento. Quello che ho imparato partecipando all'esperienza di TrèntaMi, forse, è proprio questo.

Spesso le persone sono assuefatte ad abitudini e tradizioni, hanno pochi stimoli a innovare e a mettersi in gioco. Ciò contribuisce alla disaffezione e allo scarso interesse sia verso le politiche pubbliche sia verso quello che accade sul marciapiede sotto casa. Tuttavia, quando alle stesse persone viene data la possibilità di partecipare, l'occasione di fare qualcosa, queste raccolgono la sfida e si mettono in gioco.

**Il fatto di poter sperimentare una soluzione urbana piuttosto che un'altra permette di innescare un dibattito costruttivo che porta sempre a generare un risultato (Bazzu & Talu, 2016).**

Questo esito potrà anche essere totalmente diverso da quello che ci saremmo aspettati in partenza, ma costituirà comunque una pratica d'apprendimento per



la cittadinanza, sia rispetto alla specifica questione trattata, sia dal punto di vista della consapevolezza del percorso che ha portato a una tale decisione (Crosta, 2011, p. 82).

Un secondo aspetto rilevante, riscontrabile attraverso i casi internazionali trattati e descritti in questo elaborato, è relativo al fatto che alcune azioni a breve termine riescono a innescare processi e cambiamenti di lungo periodo.

Il caso di Times Square è emblematico: è bastato chiudere al traffico la piazza e posizionare delle sedie pieghevoli perché si creasse un'atmosfera in grado di accogliere migliaia di persone in una delle aree più belle di New York. Sono stati necessari alcuni anni per arrivare a una chiusura definitiva accompagnata da interventi di arredo urbano duraturo, ma proprio questo tempo trascorso da una fase sperimentale a una esecutiva e duratura è stato il prodotto di un processo che solo oggi può definirsi concluso (Garcia & Lydon, 2015). Inoltre, quando le esperienze vanno a buon fine diventano punti di riferimento per altre trasformazioni.

Un terzo aspetto riguarda la capacità del Tactical Urbanism di dimostrare l'importanza del coinvolgimento dei cittadini e di generare autentica "conoscenza utilizzabile" (Lindblom & Cohen, 1979). Avere dei riscontri chiari da chi vive una specifica realtà urbana è indispensabile per evitare che le soluzioni progettuali risultino calate dall'alto e soprattutto che non abbiano l'effetto sperato.

**Fare urbanismo tattico è quindi un'occasione di ibridazione dei saperi: quello tecnico-progettuale dell'architetto e dell'urbanista sommato a quello "locale" degli abitanti.**

Inoltre, la particolare semplicità delle azioni che caratterizzano il Tactical Urbanism è un ottimo modo per avvicinare le persone a un disegno più ampio di comunità.

L'ultimo aspetto rilevante riguarda la sottile linea che divide le azioni formalmente legali da quelle non legali. Talvolta, nei casi di Tactical Urbanism che ho avuto modo di osservare, questo confine viene oltrepassato: basti pensare alle attività di Guerrilla Bike lane, cioè le linee di demarcazione di una corsia ciclabile disegnate di

notte, da ignoti cittadini, sull'asfalto di strade che non contemplano spazi per i ciclisti. Il problema di fondo alla base di questo tipo di azioni, di fatto illegali, è la mancata risposta istituzionale a domande evidenti che provengono "dal basso":

**se nessuno pone rimedio a un'esigenza forte e sentita dalla collettività, prima o poi sarà il singolo individuo, o un gruppo di cittadini, a tentare di risolvere la questione.**

A questo punto bisognerebbe anche chiedersi cosa spinga un cittadino a passare la propria serata tracciando linee bianche per terra, rischiando di incappare in qualche sanzione amministrativa. La risposta è semplice: si tratta della frustrazione personale nel vedere una totale assenza di politiche pubbliche mirate allo sviluppo e alla messa in sicurezza della mobilità ciclabile. La stessa dinamica, ovviamente, può valere per altri casi, altri tipi di questioni e azioni.

Pur partendo dal presupposto che violare le norme non è una condotta ammissibile, credo che questo genere di fenomeni dovrebbe essere comunque oggetto di at-

tenta osservazione da parte delle istituzioni, perché ne potrebbe derivare un'ulteriore forma di apprendimento, sia dal punto di vista delle domande espresse dai cittadini, sia dal punto di vista degli esiti positivi che potrebbero scaturire da processi di "istituzionalizzazione" di quelle azioni spontanee attualmente non conformi alle norme esistenti.

**In questo senso, il Tactical Urbanism può avere una valenza ulteriore: tentare di "forzare" le norme, nel senso non di violarle, ma di spingerle al limite, affinché si possa generare un processo di innovazione capace di portare a un loro positivo cambiamento (Cannavò, 2016, p. 29).**

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Abdelrahman A. (2015), *A pop-up Local change for Cairo's built environment*, Urban Planning and Architecture Design for Sustainable Development, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Elsevier

- Alberti F., Rizzo A., Scamporrino M. (2016), *“Promuovere l'azione tattica. La temporaneità nella pratica urbanistica”*, in Urbanistica n. 157, pp. 16-18

- Angelastro C., Calace F., Cariello A. (2016), *“Coniugare tattiche e strategie negli spazi marginali”*, in Urbanistica n. 157, pp. 22-28

Baiges C. (2014), *“Può l'urbanistica “tattica” cambiare la pianificazione ufficiale?”* Testo disponibile al link: <http://mag.sardarch.it/2014/puo-lurbanistica-tattica-cambiare-la-pianificazione-ufficiale/> Data di consultazione: 15.02.2018

- Balducci A. (2000), *“Le nuove politiche della governance urbana”* in Territorio n. 13, pp. 7-9

- Barbieri G., Benassi F., Mantuano M. (2016), *“Le traiettorie evolutive delle città italiane: dinamiche demografiche e caratteristiche socioeconomiche”* in Urbanistica n. 158, pp. 142-145

- Bazzu P, Talu V. (2016), *Tactical Urbanism Italia 5*, Street Plans

- Bendinelli S. (2017), *“I milanesi che fanno guerrilla bike creando piste ciclabili clandestine”*, VICE Testo disponibile al link: <https://www.vice.com/it/article/xwz4wk/guerrilla-bike-piste-ciclabili-fai-da-te-milano> Data di consultazione: 19.05.2018

- Bennett J. (2018) *“The Lessons of Tactical Urbanism”*, Testo disponibile al link: ht-

[tps://www.connectsavannah.com/savannah/the-lessons-of-tactical-urbanism/Content?oid=7594807](https://www.connectsavannah.com/savannah/the-lessons-of-tactical-urbanism/Content?oid=7594807) Data di consultazione: 22.03.2018

- Biddulph M., (2012), *“Radical streets? The impact of innovative street designs on liveability and activity in residential areas”* in URBAN DESIGN International 17, pp. 178-205

- Bolocan M. (2017), *Geografie del Nord*, Maggioli editore, Milano

- Bonfatti E. (2012), *“In memoria di Donald Appleyard”*, Testo disponibile al link: <https://nuovamobilita.com/2012/01/11/in-memoria-di-donald-appleyard/> Data di consultazione: 29.06.2018

- Brown L., Dixon D., Gillham O. (2009), *Urban Design for an Urban Century: Placemaking for People*, Wiley & Son, Hoboken

- Cannavò P. (2016), *“Urbanistica collaborata e collaborativa”*, in Urbanistica n. 157, pp. 28-29

- Caridi G. (2016), *“Il commoning urbano tra tattiche urbanistiche e indirizzi strategici”*, in Urbanistica n. 157, pp. 33-35

- Cocchiarella M. (Gennaio 2016), *“Pontevetra, come si vive in una città senza auto (e senza smog)?”* Testo disponibile al link: <https://www.wired.it/attualita/ambiente/2016/01/18/pontevetra-smog-linquinamento-banditi-15-anni-rischio-misure-immediate/> Ultima consultazione: 18.06.2018

- Colville-Andersen M. (2018), *Copenhagenize, The Define Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press

- Crosta P.(2011), *“Riuso temporaneo, come pratica che apprende la cittadinanza?”* in Territorio n. 56, pp. 82-83



- Di Stefano A. (2017), "Guerrilla bike lane: a Providence la ciclabile "protetta" con sturalavandini" Testo disponibile al link: <http://www.fiab-onlus.it/bici/notizie/notizie-varie/news-varie/item/1738-guerrilla-bike-lane-providence.html> Data di consultazione: 20.03.2018
- Dondè M., Meggiato A. (Ottobre 2012), "Lo spazio pubblico moderato: principali caratteristiche e finalità" - Corso di formazione per Mobility Manager scolastici Testo disponibile al link: [https://www.comune.re.it/retcecivica/urp/retcecivi.nsf/PESIdDoc/CCBCA8C98A-1D1F64C1257C0C0055DE84/\\$file/Moderazione%20spazio%20pubblico%20-%20architetto%20Donde'.pdf](https://www.comune.re.it/retcecivica/urp/retcecivi.nsf/PESIdDoc/CCBCA8C98A-1D1F64C1257C0C0055DE84/$file/Moderazione%20spazio%20pubblico%20-%20architetto%20Donde'.pdf) Data di consultazione: 29.06.2018
- Dondè M. (2014), "Casalmaggiore: nascita di una zona 30 dal basso" Testo disponibile al link: <https://www.bikeitalia.it/2014/06/10/casalmaggiore-zona-30/> Ultima consultazione: 02.07.2018
- Florida R. (2005), *La classe creativa spicca il volo - la fuga dei cervelli: chi vince e chi perde*, Oscar Saggi Mondadori ed. Settembre 2006
- Franco E., (2016), "Placemaking, un modo diverso di pensare e vivere lo spazio pubblico", Testo disponibile al link: <http://ilgiornaledellarchitettura.com/web/2016/04/22/placemaking-un-modo-diverso-di-pensare-e-vivere-lo-spazio-pubblico/> Data di consultazione: 05.03.2018
- Garcia A., Lydon M. (2015), *Tactical Urbanism Short Term Action for Long Term Change*, Island Press
- Garcia A., Lydon M. (2016), *Tactical Urbanist's Guide - Version 1.0*, Street Plans
- Gehl J. (2010), *Città per le persone*, Maggioli editore

- Guadalupi C. (2016), "Tattiche urbane, un concetto sfocato", in *Urbanistica* n. 157, pp. 46-47
- Guiducci R. (1990), *L'urbanistica dei cittadini*, Laterza
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York
- Lapini M. (2018), "A Bologna flashmob dei genitori in bici: disegnano la ciclabile che non c'è "e che serve"" Testo disponibile al link: <http://bologna.repubblica.it/cronaca/2018/03/22/foto/flashmob-191936432/1/#16> Data di consultazione: 23.04.2018
- Lerner J. (2014), *Urban Acupuncture, Celebrating Pinpricks of Change that Enrich City Life*, Island Press
- Lindblom C. E., Cohen D. K., (1979) "Usable Knowledge. Social Science and Social Problem Solving", Yale University Press, New Haven
- Littke H. (2016), "Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability", *Urban Forestry & Urban Greening*, Elsevier
- Lydon M. (2012) *Tactical Urbanism 2*, Street Plans, New York
- Montieri V. (2018), "Progettare ciclabili e ciclovie" Testo disponibile al sito: [https://www.dropbox.com/sh/sqftf9dd5lcoh84/AABqvRrKQG\\_aJXk4HtxH-OCoa/Tecniche?-dl=0&preview=T1+Valerio+Montieri.pdf](https://www.dropbox.com/sh/sqftf9dd5lcoh84/AABqvRrKQG_aJXk4HtxH-OCoa/Tecniche?-dl=0&preview=T1+Valerio+Montieri.pdf) Ultima consultazione: 2.07.2018
- Nemeth J. (2013), "Rethinking Urban Transformation: Temporary Use for Vacant Land", in *Cities*, Elsevier

- Nicoli P. (2017), “*Meteo Milano*”, introduzione e forum, in Lotus International n. 161
- Oldenziel R., Emanuel M., de la Bruhèze A. (2016), “*Cycling Cities: The European Experience - Hundred Years of Policy and Practice*”, Frank Veraart Editors, Foundation for the History of Technology, Eindhoven
- Pinzuti P. (Maggio 2018), “*Milano cambia faccia con il metodo Dondè*” Testo disponibile al link: <https://www.bikeitalia.it/2018/05/11/milano-con-il-metodo-donde/> Ultima consultazione: 27.05.2018
- Ruiz-Apilaneza B., Karimib K., Garcí-a-Camachac I., Martí-nc R. (2017), “*Shared space streets: design, user perception and performance*” in URBAN DESIGN International 22, pp. 267–284
- Sadik-Khan J., Solomonow S. (2016), *Street Fight Handbook for an Urban Revolution*, Viking press, New York
- Sansone T. (2018), “*Come trasformare Milano in una città ciclabile - Intervista a Matteo Dondè*”, Testo disponibile al link: <https://thesubmarine.it/2018/06/03/milano-ciclabile/> Ultima consultazione: 15.06.2018
- Schneider B., (2017), “*How Park(ing) Day Went Global*”, Testo disponibile al link: <https://www.citylab.com/life/2017/09/from-parking-to-parklet/539952/> Data di consultazione: 27.02.2018
- Sun Tzu, *L'arte della guerra*, testo originale: *Sunzi Bingfa*, edizione 2011, Baldini Castoldi Dalai editore
- Talia M. (2016), “*Una rivoluzione silenziosa è alle porte*” in Urbanistica 157, p. 8

- Tebano E. (2017), “*I 18enni senz'auto. Prendere la patente non è più un sogno*”, Testo disponibile al link: [https://www.corriere.it/digital-edition/CORRIEREFC\\_NAZIONALE\\_WEB/2017/06/29/21/i-18enni-senzauto-prendere-la-patente-non-e-piu-un-sogno\\_U4334036421415wEC.shtml](https://www.corriere.it/digital-edition/CORRIEREFC_NAZIONALE_WEB/2017/06/29/21/i-18enni-senzauto-prendere-la-patente-non-e-piu-un-sogno_U4334036421415wEC.shtml) Data di consultazione: 25.06.2018
- Toma S. (Settembre 2016) “*Dutch People Are The Happiest Drivers According to a Waze Satisfaction Index*” Testo disponibile al link: <https://www.autoevolution.com/news/dutch-people-are-the-happiest-drivers-according-to-a-waze-satisfaction-index-111243.html> Data di consultazione: 02.07.2018
- Walker P. (2017), *Bike Nation: How Cycling Can Save the World*, Yellow Jersey, London
- White W. (1988), *City: Rediscovering the Center*, Doubleday, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, ed. 2009
- Zeiger M., (2011), “*The Interventionist's Toolkit: 1, 2, 3, 4 - Provisional, opportunistic, ubiquitous, and odd tactics in guerrilla practice and DIY urbanism*”. Testo disponibile al link <https://placesjournal.org/article/the-interventionists-toolkit/> Data di consultazione: 19.05.2018
- “*Early Public Landscape Art By Bonnie Ora Sherk Featured In SFMOMA Show – SF's Original “Parklet”*” Testo disponibile al link: <http://www.alivinglibrary.org/blog/art-landscape-architecture-systemic-design/early-art-bonnie-ora-sherk-featured-sfmoma-show> Data di consultazione: 02.04.2018
- “*Park(ing) Day. Il parcheggio re-inventato*” Testo disponibile al link: <https://www.lifegate.it/persone/stile-di-vita/parking-day-parcheggio-verde> Data di consultazione: 27.02.2018



Quando si usa il termine “Tactical Urbanism” si fa riferimento a un approccio al “fare urbanistica” nelle città contemporanee, dove si interviene sulla qualità dello spazio pubblico attraverso il coinvolgimento diretto della cittadinanza con soluzioni temporanee, a basso costo e ad alto valore simbolico.

La volontà di scrivere un elaborato finale su questo tema nasce dall’interesse maturato nei tre anni per le politiche legate alla promozione della mobilità attiva, ai processi di coinvolgimento della cittadinanza nelle scelte di piano e all’idea che forme di sperimentazione progettuale possano essere una risposta alla necessità di trovare soluzioni creative ed economiche.

La lettura del libro di Janette Sadik-Khan (2016) “Street Fight - Handbook for an Urban Revolution” e diverse lezioni seguite durante i tre anni di università mi hanno condotto allo studio del manuale “Tactical Urbanism - Short term action for long term change” di Mike Lydon e Anthony Garcia (2015), che si è rivelato un punto fermo nella stesura della Tesi.

A questo si somma la mia personale partecipazione alla sperimentazione di una Zona 30 realizzata dai cittadini, tenutasi a Milano nel quartiere Corvetto, a Maggio di quest’anno. L’evento, ribattezzato “TrentaMi - Zona 30 gente contenta”, è stato l’occasione per “toccare con mano” cosa vuol dire effettuare un’operazione di mode-

razione del traffico “dal basso” e in modo “tattico”, utilizzando materiali semplici ed economici.

Nella prima parte della Tesi viene ripercorsa la storia del Tactical Urbanism, evidenziando i motivi e le ragioni per cui si può optare per interventi temporanei, low cost e ad alto impatto simbolico nei processi di trasformazione degli spazi delle città contemporanee.

La seconda parte descrive una serie di esperienze internazionali tipicamente ricondotte al concetto di Tactical Urbanism, dal primo Park(Ing) Day ai movimenti di Guerrilla Wayfinding seguita da un breve focus con degli esempi riscontrati nella città di Milano. Particolare attenzione viene riservata alla sperimentazione di TrentaMi.

Infine, la Tesi propone una riflessione critica sulle opportunità offerte dagli approcci riconducibili al concetto di Tactical Urbanism nei processi di pianificazione e di progettazione mirati a riqualificare lo spazio pubblico delle nostre città; soprattutto alla scala locale, di quartiere, dove è concretamente possibile coinvolgere i cittadini e gli abitanti nelle scelte da operare.

Opportunità che riguardano non solo le diverse forme di “attivazione” della cittadinanza, ma anche (e soprattutto) forme concrete di “apprendimento” da parte delle istituzioni, dei pianificatori e dei progettisti.