

Senz'auto, per i pedoni? Un'analisi delle pedonalizzazioni del progetto Torino Mobility Lab

Original

Senz'auto, per i pedoni? Un'analisi delle pedonalizzazioni del progetto Torino Mobility Lab / Staricco, Luca; Vitale Brovarone, Elisabetta. - In: TRASPORTI & CULTURA. - ISSN 2280-3998. - ELETTRONICO. - 22:64(2022), pp. 20-27.

Availability:

This version is available at: 11583/2978277 since: 2023-05-02T12:08:39Z

Publisher:

Laura Facchinelli

Published

DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

TRASPORTI

& cultura

64

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



LA CITTÀ DEI PEDONI

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2022
anno XXII, numero 64

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2022 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2022

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 LA CITTÀ DEI PEDONI

di Laura Facchinelli

7 PAESAGGI PEDONALI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA, TRA CONFLITTO, LIMITE E DIMENSIONE

di Luigi Siviero

13 CAMMINARE, UN PROGETTO PER LA CITTÀ FUTURA

di Rosario Pavia

21 SENZ'AUTO, PER I PEDONI? UN'ANALISI DELLE PEDONALIZZAZIONI DEL PROGETTO TORINO MOBILITY LAB

di Luca Staricco ed Elisabetta Vitale Brovarone

29 UNA PIATTAFORMA DI SPAZI PER LA MOBILITÀ ATTIVA URBANA. RIFLESSIONI SUL CONFLITTO TRA PEDONI E CICLISTI

di Elena Dorato e Gianni Lobosco

39 IL PAESAGGIO ACUSTICO DELLE AREE URBANE PEDONALI. LA RICERCA CALM-CONTROLLED AREAS FOR ACOUSTIC LEVEL MITIGATION

di Paolo Borin, Michele Franzina, Andrea
Giordano, Federico Panarotto, Luigi Siviero,
Luigi Stendardo

49 IL PEDONE, DAL VIADOTTO ALLE GREENWAY. FIGURE ARCHITETTONICHE DEL SUOLO PER CAMMINARE IN CITTÀ, 1960-2015

di Zeila Tesoriere

59 CAMMINARE, IL MARKETING DEL CORPO

di Dominique Rouillard

71 SPAZI URBANI PEDONALI: ESPERIENZE RECENTI NELLA SPAGNA DEL NORD

di Marco Falsetti

79 AMERICAN PEDESTRIAN STREETS. ATTIVISMO STELLE E STRISCE DA JANE JACOBS ALLE ESPERIENZE PIÙ RECENTI

di Giusi Ciotoli

87 PEDONALIZZAZIONI IN CITTÀ. UNA COMPARAZIONE FRA SIENA, FRIBURGO E PONTEVEDRA

di Leandro Stacchini

cultura

95 LE MILLE STRADE

di Giandomenico Amendola

99 FLÂNERIES CINEMATOGRAFICHE: TRANSITI, ABBANDONI, RIAPPROPRIAZIONI

di Fabrizio Violante

117 I NOSTRI CONVEGNI

di Laura Facchinelli

123 ANGELO BIANCHETTI, GLI AUTOGRILL. UNA RICERCA, UN LIBRO

di Laura Facchinelli

The city of pedestrians

by Laura Facchinelli

The idea of dedicating an issue of the magazine to the theme of pedestrian spaces arises from a routine observation: the spaces, paths, equipment, rest areas, are often limited in urban areas and devoid of comfort and beauty. Public transportation vehicles legitimately claim the traffic lanes and the stop-zones they need for their service. Increasing attention is being paid to cyclists, who are rewarded for their zero-impact on the environment with specifically conceived and funded bicycle paths. The use of scooters that weave through traffic at great risk and invade spaces where we park is growing. The impression is that, apart from the sidewalks that are mandatory in the city centre, people who by choice or necessity choose to go on foot have only the residual spaces between the buildings and the asphalt to walk in, with crossings that are often neither convenient nor safe.

The contributions we publish here advocate various points of view. They assert that making walking the focus of urban policies again would be a revolutionary act that would challenge the very way we develop and manage urban plans, which have long been determined by automobile mobility: on this point, we examine an experience that took place in recent years in Rome where certain associations organized walks around the city walls.

There was an interesting experience conducted by the Torino Mobility Lab and promoted by the City of Turin in the San Salvario district, where minimalist projects pedestrianised four segments of streets that had previously been open to motor vehicle traffic.

One author analyses the conflict between pedestrians and cyclists, which is a central issue in urban mobility especially when considering the necessary transition towards more active, healthy and sustainable forms of travel. We underscore how “from many points of view, the current cycling paradigm presents the same aspects of segregation, fragmentation, ‘clearing’ (of bodies) from public space that were previously experienced with the advent of the automobile’.

Traffic flows of different types – in particular automobile, bicycle and pedestrian – interfere and conflict with one another due to the differences in speed, direction and volume of traffic, and the very characteristics of movement: a particularly disturbing aspect is the noise pollution produced by motor vehicles, a problem that afflicts much of the population resident in urban areas.

There are studies of certain projects from the early 1960s when, in both Europe and the United States, the first pedestrianisation projects were being carried out, and this in relation to the evolution of architectural design up to the present day.

Walking in cities is no longer a borderline choice by a few committed activists, but a new alliance to reconquer urban centres by reducing speed. “Walking embodies the spirit of the times in the era of the sustainable future, in a now consolidated marketing balance: energy consumed by walkers = public health and petrol savings”.

This issue also presents recent experiences in Northern Spain and proposes an original comparative study of Siena, Freiburg and Pontevedra.

The strictly cultural essays present a sociological analysis of street development since the 1800s. It is followed by considerations, through the medium of film, on flânerie, wandering with no precise destination but only as a means to know, to experience the city. Finally, an unusual research study focuses on the invisible link between the vitality of pedestrian public space and the quality of the urban soundscape.

La città dei pedoni

di Laura Facchinelli

L'idea di dedicare un numero della rivista al tema degli spazi per i pedoni nasce da una constatazione quotidiana: le aree, i percorsi, le attrezzature, i punti di sosta, nelle aree urbane sono spesso limitati, privi di comfort e di bellezza. Protagonista continua ad essere l'automobile. I mezzi di trasporto pubblico reclamano, legittimamente, le corsie stradali e i punti di sosta necessari per il loro servizio. Sempre maggiore attenzione viene riconosciuta ai ciclisti che, per il loro impatto-zero ambientale, si vedono premiati con piste appositamente concepite e finanziate. Recentemente si è affermato l'uso dei monopattini, che s'insinuano pericolosamente nel traffico e invadono spazi in fase di parcheggio. L'impressione è che, a parte i marciapiedi obbligatori del centro città, le persone che, per necessità o per scelta, si muovono a piedi abbiano talvolta a disposizione soltanto gli spazi residuali fra edifici e asfalto, con punti di attraversamento non sempre comodi e sicuri.

I contributi che pubblichiamo portano vari punti di vista. Si afferma che riportare il camminare al centro delle politiche urbane sarebbe un atto rivoluzionario che rimetterebbe in discussione il modo stesso di fare e gestire i piani urbanistici, da tempo conformati dalla mobilità automobilistica: in proposito, si richiama un'esperienza realizzata negli anni recenti a Roma dove alcune associazioni hanno organizzato camminate intorno alle mura.

Interessante l'esperimento di Torino Mobility Lab, promosso dalla Città di Torino nel quartiere di San Salvario, dove sono stati pedonalizzati, tramite interventi minimalisti, quattro tratti di strade precedentemente aperti al traffico motorizzato.

Un autore analizza il conflitto tra pedoni e ciclisti, che è questione centrale della mobilità urbana, soprattutto pensando alla necessaria transizione verso forme di spostamento più attive, sane e sostenibili. Si sottolinea come "sotto molti aspetti, l'attuale paradigma della ciclabilità riproponga gli stessi meccanismi di segregazione, frammentazione, 'svuotamento' (dai corpi) dello spazio pubblico già sperimentati con l'avvento dell'automobile"

Tra flussi di diverso tipo – in particolare carrabile, ciclabile e pedonale – si verificano interferenze e conflitti per la diversità delle velocità, delle direzioni, dei volumi di traffico, delle caratteristiche stesse del movimento: particolarmente invasivo è il disturbo acustico prodotto dai veicoli a motore, un problema che interessa gran parte della popolazione residente nelle aree urbane.

Si studiano alcuni progetti dei primi anni '60, quando, in Europa e negli USA, si sperimentarono i primi interventi di pedonalizzazione, e questo in rapporto all'evoluzione del fare architettura fino ai giorni nostri.

Camminare a piedi in città non è più la scelta marginale di pochi attivisti convinti, ma una nuova alleanza per riconquistare i centri urbani attraverso una riduzione della velocità. "Camminare incarna lo spirito del tempo nell'era del futuro sostenibile, in un equilibrio di marketing ormai consolidato: energia consumata da chi cammina = salute pubblica e risparmio di carburante".

Vengono presentate alcune esperienze recenti nella Spagna del Nord e si propone un inedito confronto fra Siena, Friburgo e Pontevedra.

Fra i contributi di tipo prettamente culturale, ecco un'analisi sociologica dello sviluppo della strada a partire dall'800. Segue la lettura, attraverso il cinema, della flânerie, il camminare senza una meta precisa, solo per conoscere, per sperimentare la città. Infine una ricerca insolita, che riguarda il legame invisibile tra vitalità dello spazio pubblico pedonale e qualità dello spazio sonoro urbano.



Senz'auto, per i pedoni? Un'analisi delle pedonalizzazioni del progetto Torino Mobility Lab

di Luca Staricco ed Elisabetta Vitale Brovarone

Nelle loro strategie per promuovere forme di mobilità più sostenibili, molte città stanno attuando progetti di pedonalizzazione di porzioni più o meno estese delle proprie reti stradali (Jensen et al., 2021). Tali progetti si pongono generalmente un duplice scopo: da un lato, moltiplicare nella città gli spazi in cui ci si possa muovere a piedi o in bicicletta in sicurezza e in un ambiente urbano di buona qualità, così da incentivare gli spostamenti non motorizzati (Villani e Talamini, 2021); dall'altro lato, rispondere alla richiesta – crescente, soprattutto a seguito dell'impatto dei lockdown e delle restrizioni dovute alla pandemia Covid-19 – di luoghi urbani pubblici che permettano di svolgere all'aperto forme diversificate di attività e interazioni sociali (Aldred e Goodman, 2021). Soprattutto laddove siano realizzati diffusamente e in breve tempo in molteplici punti della città, questi interventi di pedonalizzazione sono spesso avviati in modalità temporanee e sperimentali prima della loro implementazione strutturale e definitiva, attraverso la collocazione di elementi provvisori di arredo urbano, la colorazione della superficie stradale, la posa di elementi per impedire o disincentivare l'accesso alle automobili ecc. (Bertolini, 2020).

In alcuni casi, la pedonalizzazione può limitarsi alla semplice chiusura della strada alle automobili, senza nessuna ulteriore forma di risistemazione dello spazio stradale.

In questo articolo, vengono presi in esame i risultati del progetto Torino Mobility Lab, promosso dalla Città di Torino nel quartiere di San Salvario, dove sono stati pedonalizzati – tramite questa modalità "minimalista" – quattro tratti di strade precedentemente aperte al traffico motorizzato. Utilizzando una metodologia di rilevazione degli utenti e delle loro attività predisposta da Jan Gehl (Gehl e Svarre, 2013), l'articolo mostra in che misura e in quali forme questi spazi liberati dalle auto siano stati effettivamente fruiti dai residenti e visitatori del quartiere, così da

Car-free, full of pedestrians? An analysis of the pedestrianisations in the Torino Mobility Lab project

by Luca Staricco and Elisabetta Vitale Brovarone

This article examines the results of the Torino Mobility Lab project, promoted by the City of Turin in the San Salvario district, where four sections of streets previously open to vehicle traffic have become pedestrian. These pedestrianisations are characterised by a minimal form of intervention: the streets were closed to cars, but hardly any street furniture or new design elements were put in place to facilitate and encourage a non-motorised use of the space now free of cars. Adopting Jan Gehl's methodology for surveying users and their activities, the article shows to what extent and in what forms these car-free spaces were used by residents and visitors, in order to assess what sort of benefits this kind of very low-cost pedestrianisation could actually offer.

Nella pagina a fianco: vedute di Corso Marconi (in alto) e di Via Principe Tommaso (in basso). Foto dell'autore.

valutare se e quali benefici interventi di pedonalizzazione a bassissimi costi e tempi di attuazione possano effettivamente offrire.

Il progetto *Torino Mobility Lab*

Torino è un caso studio particolarmente interessante per l'analisi degli interventi di pedonalizzazione. Presenta uno dei maggiori tassi di motorizzazione tra i capoluoghi metropolitani (oltre 650 automobili ogni 1.000 abitanti), che comporta una forte occupazione di suolo pubblico da parte delle auto in circolazione e in sosta, e una elevata quota modale del trasporto motorizzato privato (pari al 39% degli spostamenti, contro il 24% del trasporto pubblico e il 3% della ciclabilità). Al tempo stesso, la quota modale della mobilità pedonale resta importante (34%), anche grazie agli interventi di pedonalizzazione promossi negli ultimi vent'anni, che hanno raddoppiato la densità di aree pedonali nella città fino agli attuali 0,62 mq per abitante, il valore più alto registrato tra le città metropolitane dopo quelli di Venezia (5,17) e Firenze (1,15). Tale crescita ha riguardato soprattutto il centro storico della città, dove molte strade sono state chiuse al traffico per agevolare la fruizione turistica degli spazi intorno ai principali monumenti e musei della città; assai minori e più discontinue sono state le iniziative di pedonalizzazione proposte nelle aree attorno al centro storico e nelle periferie.

La principale eccezione è costituita dal progetto *Torino Mobility Lab*, presentato dalla Città di Torino in risposta al "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", bandito dal Ministero dell'Ambiente nel 2016 e "finalizzato a incentivare scelte di mobilità urbana alternative all'automobile privata, anche al fine di ridurre il traffico, l'inquinamento e la sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro" (D.M. 208/2016, art. 1 comma 1).

Tra i 37 progetti che vengono ammessi al finanziamento, quello della Città di Torino si classifica al terzo posto, con un budget di 4,145 milioni di euro. *Torino Mobility Lab* si caratterizza per un approccio volto a concentrare tutti gli interventi su un solo quartiere, con l'obiettivo – in caso di successo del progetto – di replicarlo poi progressivamente negli altri quartieri della città. Il quartiere scelto, San Salvario, collocato in posizione semi-centrale, è stato selezionato per due motivi: una elevata densità di residenti e attività distribuiti lungo una rete stradale

a griglia ortogonale, particolarmente adatta ad un approccio di tipo superblock (sul modello, per esempio, delle superilles barcellonesi), e la presenza di un elevato numero di associazioni locali già sensibili al tema della mobilità sostenibile.

Il progetto originale prevedeva un mix di azioni materiali (nuove piste ciclabili, una ciclostazione presso la stazione ferroviaria, nuovi stalli per la sosta delle biciclette, il potenziamento del servizio di *bike sharing* e l'attivazione di uno di *handbike*, la messa a disposizione di una flotta di biciclette per uscite scolastiche) e immateriali (formazione di mobility manager scolastici, incentivi ad enti pubblici e privati per favorire una mobilità sostenibile dei propri dipendenti). Ma con l'insorgere della pandemia nel 2020, la Città decide di riorientare il progetto dando priorità a interventi di pedonalizzazione, con l'obiettivo di offrire alle scuole e associazioni del quartiere nuovi spazi pubblici in cui poter svolgere all'aperto quelle attività che il distanziamento e le restrizioni sanitarie non permettono più di realizzare al chiuso. Nell'agosto del 2020 vengono così individuati quattro tratti di strade, tutti adiacenti ad un istituto scolastico o ad un'associazione culturale/educativa, di lunghezza variabile tra mezzo isolato e due isolati (figure 1, 2, 3, 4). Essi vengono chiusi al traffico in forma temporanea e sperimentale, attraverso la semplice posa di fioriere alle due estremità della strada per segnalare il divieto di accesso alle auto (con l'eccezione di quelle dei residenti che vi abbiano un garage); a dicembre 2020, dopo una valutazione dei risultati, una strada (via Morgari) viene riaperta al traffico automobilistico per il suo scarso utilizzo, mentre le altre tre pedonalizzazioni sono confermate e viene approvato il progetto tecnico esecutivo per la loro risistemazione definitiva attraverso il ridisegno della sezione stradale (con un unico livellamento della superficie stradale, eliminando la discontinuità tra marciapiedi e carreggiata) e la posa di elementi di arredo urbano. Ad oggi, tali lavori non sono ancora stati realizzati, se non per Corso Marconi (il principale asse pedonalizzato, che si attesta sul Castello del Valentino) dove sono stati avviati nel mese di ottobre 2022.

Il monitoraggio

Parallelamente alla chiusura al traffico, il progetto *Torino Mobility Lab* ha previsto l'attivazione di un percorso di monitoraggio dell'uso delle aree pedonalizzate, attraverso



rilevi sul campo, interviste, focus group e questionari. Tale monitoraggio viene affidato ad un'associazione temporanea di impresa, costituita da associazioni del quartiere e della città (Agenzia per lo Sviluppo locale di San Salvario, Laqup, Solco e Urban Lab). Essa conduce una prima indagine (attraverso la raccolta di 184 questionari compilati) sulle abitudini di mobilità dei residenti del quartiere a fine 2019, da cui emerge una forte propensione per la mobilità pedonale negli spostamenti intra-quartiere.

Per studiare in particolare l'effettivo utilizzo delle quattro strade pedonalizzate, l'ATI si avvale della metodologia sviluppata dall'architetto danese Jan Gehl (Gehl e Svarre, 2013), basata su due strumenti:

- il *People Moving Count*, volto a rilevare il numero di persone che attraversano un dato spazio, registrandone il genere e la fascia di età;
- lo *Stationary Activity Mapping*, che mira a contare il numero di persone che sostano in un dato spazio, registrandone anche postura e tipo di attività svolta.

Come previsto dal metodo danese, per ogni strada i dati sono stati rilevati (per 10 minuti nel caso dei flussi, per un'ora nel caso delle attività) in tre diverse giornate (un giorno fra

lunedì e giovedì, un giorno fra venerdì e sabato, la domenica) e in tre diverse fasce orarie (mattino indicativamente fra le 8:00 e le 9:00 con una tolleranza di 30'; pomeriggio fra le 18:00 e le 19:00 con una tolleranza di 30'; sera fra le 22:00 e le 23:00 con una tolleranza di 30'). La rilevazione è stata condotta dall'ATI una prima volta tra settembre ed ottobre 2020, una seconda volta a novembre 2020 e una terza a dicembre dello stesso anno (ATI, 2020). Una quarta rilevazione è stata poi effettuata a maggio 2021, nell'ambito di un lavoro di tesi di laurea (Stankulova, 2020) che ha applicato la medesima metodologia.

Nel contempo, a ottobre 2020 viene avviata un'indagine tramite circa 600 questionari presso i residenti del quartiere, e una più ristretta (89 questionari) rivolta specificamente ai genitori degli alunni delle scuole, per capire il grado di soddisfazione rispetto alle quattro strade pedonalizzate. Le opinioni dei commercianti, i cui negozi sono prospicienti agli spazi pedonalizzati, vengono rilevate tramite interviste semistrutturate. Infine, a novembre 2020 vengono organizzati due workshop di progettazione partecipata, per raccogliere spunti e suggerimenti in vista della risistemazione permanente delle strade chiuse al traffico.

1 - Veduta di Via Lombroso (foto dell'autore).



2 - Via Morgari (fonte: ATI, 2020).

Flussi e attività

I risultati del monitoraggio vanno letti con una serie di cautele, soprattutto in merito al dimensionamento quantitativo del numero di utenti che attraversano le strade o le usano per svolgervi attività. Tale numero è infatti fortemente condizionato da diversi fattori, quali il posizionamento della strada all'interno del quartiere (e in particolare la prossimità a forti attrattori di spostamenti), le condizioni meteorologiche, la stagione, ecc. Inoltre, in questo caso i dati sono stati significativamente influenzati dalle misure di restrizione della mobilità attivate per far fronte alla pandemia: due monitoraggi (quelli di novembre e dicembre 2020) sono stati condotti quando tali misure erano particolarmente forti, gli altri due (settembre/ottobre 2020 e maggio 2021) quando esse erano molto più ridotte. Più interessanti sono i trend, in particolare tra settembre/ottobre 2020 e maggio 2021, ossia due periodi che presentavano condizioni meteo e

di distanziamento sociale assai simili: il numero di persone all'ora che svolgevano una qualche attività nell'area pedonalizzata risultava cresciuto – a seconda della strada – tra il 220% e il 536%. Per confronto, nello stesso periodo l'incremento del numero di persone che attraversavano le quattro strade in oggetto (assumibile come una variabile di controllo, proxy dei flussi pedonali del quartiere) è stato limitato – a seconda della strada considerata – tra il 10% e il 75%. In altre parole, la crescita nell'utilizzo delle strade pedonalizzate come spazio per attività sociali non sembra dovuta ad una maggiore mobilità pedonale nel quartiere, ma a un progressivo riconoscimento di queste strade come spazi pubblici a disposizione di residenti e fruitori non locali.

Quali sono le attività di utilizzo di tali spazi che sono emerse dal monitoraggio, e chi le svolge? La percentuale più alta di utenti è rappresentata dagli studenti delle scuole che si affacciano sulle strade analizzate; essi vi si fermano all'uscita da scuola al pomerig-

gio, per fare merenda, giocare a calcio, pattinare, andare in bicicletta, giocare a carte, e nel caso di corso Marconi arrampicarsi sugli alberi piantumati tra il controviale e il viale centrale. Circa un terzo degli utenti è rappresentato da studenti delle scuole superiori e dell'università, che vi si radunano per chiacchierare in gruppo o bere qualcosa insieme. Gli adulti risultano frequentare le strade pedonalizzate principalmente nel loro ruolo di genitori, chiacchierando tra loro mentre i figli giocano; laddove sulla strada siano presenti dehors di bar, spesso si siedono ai tavolini per una consumazione mentre danno un'occhiata ai figli. Adulti da soli o in piccoli gruppi risultano invece presenti a tutte le ore, principalmente per fumare o portare fuori il cane. Inoltre, nelle fasi di maggiori restrizioni anti-Covid, le pedonalizzazioni si sono rivelate utili per mantenere le distanze richieste tra gli adulti in fila all'aperto per entrare nei negozi. La presenza di anziani è stata rilevata solo su corso Marconi, l'unica strada dove – seppure alcuni mesi dopo rispetto alla chiusura al traffico – a un certo punto sono state collocate panchine per sedersi. Quanto alla distribuzione di genere, in tutte e quattro le strade monitorate essa è risultata bilanciata, tranne per una riduzione della percentuale di donne in orario serale, probabilmente per questioni di sicurezza.

A queste forme di attività per così dire "spontanee" si affiancano quelle organizzate dalle scuole, associazioni e attività commerciali prospicienti le strade pedonalizzate. In via Morgari, la Casa del quartiere (un'associazione di promozione socio-culturale di San Salvario) ha spostato all'aperto le attività di post-scuola svolte normalmente al suo interno e ha predisposto saltuariamente assaggi di prodotti locali, presentazioni di libri, lezioni di improvvisazione teatrale, prove di cargo bike per famiglie. Su via Lombroso, l'associazione di animazione interculturale ASAI ha approfittato dell'accresciuto spazio pedonalizzato antistante per condurvi workshop sportivi e di arti performative, mentre la vicina ciclofficina (dotata anche di bar con dehors) ha promosso lezioni di manutenzione fai-da-te delle biciclette. Su via Principe Tommaso, la scuola materna ha avviato attività di psicomotricità e giochi su strada e laboratori musicali. Nel caso di corso Marconi, non è stata la scuola ma un comitato di genitori degli alunni a promuovere un mercatino di libri, letture e scambi di libri, corsi di bicicletta per bambini; un'associazione religiosa ha attivato giochi su strada guidati da animatori.

Dove e quando

La registrazione dei flussi e delle attività degli utilizzatori delle quattro aree pedonali ha previsto anche l'individuazione della loro distribuzione nello spazio e nel tempo. Per il primo aspetto, è interessante notare come i marciapiedi risultino la porzione più utilizzata dagli adulti, sia che essi stiano semplicemente transitando lungo il tratto pedonale senza fermarsi, sia nel caso in cui vi sostino per fumare, chiacchierare, far uscire il cane ecc. Viceversa, i bambini tendono maggiormente ad utilizzare la carreggiata centrale. Da alcune interviste condotte, sembra emergere come il mantenimento della distinzione fisica tra marciapiede e carreggiata continui a far percepire quest'ultima come uno spazio non per pedoni; tale sensazione è acuita dal fatto che, pur chiuse al traffico automobilistico in generale, queste strade pedonalizzate hanno passi carrai per l'accesso ai garage nei cortili delle residenze: le fioriere poste ai margini delle quattro strade di fatto sono sufficientemente distanziate da lasciar passare le auto dei residenti e i motocicli, contribuendo a generare questa sensazione di disagio. Nel caso di via Morgari, lo spazio più utilizzato è risultata la gradinata di accesso alla chiesa, su cui i fedeli erano soliti fermarsi a chiacchierare alla fine delle celebrazioni; tale scalinata era inoltre luogo di raduno di riders in attesa di ricevere commesse.

Da un punto di vista temporale, l'orario di maggior utilizzo è risultato il pomeriggio dal lunedì al venerdì all'uscita dalle scuole, tranne per via Principe Tommaso, che – pur essendo a sua volta adiacente a un istituto scolastico – è frequentata in misura maggiore al sabato sera, vista la sua vicinanza all'area della movida di San Salvario. In via Lombroso, è soprattutto al sabato pomeriggio che le attività dell'associazione ASAI e dei negozi sulla via attirano utenti.

Livelli di soddisfazione e proposte progettuali

L'indagine tramite questionari condotta a ottobre 2020 tra 597 residenti ha mostrato che il 56,5% di essi era soddisfatto delle nuove aree pedonalizzate, principalmente perché hanno aumentato gli spazi per svolgere attività all'aperto e la sicurezza per pedoni e ciclisti, hanno ridotto il livello di rumore e facilitato il distanziamento sociale legato alla pandemia. Tra gli scontenti, invece, la motivazione dominante era legata alla riduzione degli spazi



3 - Corso Marconi.

per la sosta e alla maggiore difficoltà ad attraversare il quartiere in automobile.

Due workshop di progettazione partecipata sono stati organizzati nel successivo mese di novembre per raccogliere spunti progettuali da parte dei residenti che usano tali aree. Ne sono emerse indicazioni che propongono di differenziare maggiormente le strade pedonalizzate da quelle aperte al traffico tramite colorazioni della superficie asfaltata e posa di verde alle loro estremità, fornire soprattutto arredi urbani flessibili che possano essere spostati facilmente, concentrare quelli fissi in punti che potrebbero essere usati per la sosta vietata delle auto, dividere (anche tramite colorazioni differenziate) le aree pedonalizzate in sottoparti destinate a diversi utilizzatori (aree per il gioco dei bambini, aree per rilassarsi e leggere, aree per attività organizzate come mostre ecc.), introdurre elementi che favoriscano la socializzazione (tavolini per gli scacchi, mini orti urbani condivisi ecc.).

Verso una risistemazione strutturale

L'analisi del progetto Torino Mobility Lab non è ovviamente sufficiente per giungere

a conclusioni generali sull'efficacia di queste forme minimaliste di pedonalizzazione; al tempo stesso, offre alcuni elementi di riflessione che possono essere utili per progettisti e amministratori locali intenzionati ad avviare forme di chiusura – più o meno temporanee – di strade alle auto. L'esperienza torinese sembra indicare che – almeno in quartieri urbani, come San Salvario, che siano caratterizzati da alta densità di residenti e fruitori e da limitata offerta di spazi pubblici pedonali – la semplice chiusura alle auto di porzioni di strade può portare ad un utilizzo significativo dei nuovi spazi pubblici che si vengono a creare, anche senza l'immediata necessità di dotarli di elementi di arredo urbano e di ridisegnare la sezione stradale, purché le strade pedonalizzate siano adiacenti a servizi – come scuole e associazioni culturali e ricreative – interessati a organizzarvi attività all'aperto per i propri utenti e per il pubblico in generale. Quanto più questi servizi sono affiancati ad attività commerciali (in particolare bar con dehors), tanto più l'utilizzo dello spazio pubblico tende a essere garantito durante l'intera giornata e a non concentrarsi solo in momenti "di picco". Al tempo stesso, la necessità di garantire l'accesso alle auto dei residenti in caso di garage nei cortili e, in ogni caso, dei mezzi di soccorso fa sì che



una risistemazione strutturale di tali strade sia necessaria sul medio-lungo periodo, per evitare che il loro uso sia percepito dai pedoni come una sorta di appropriazione indebita di uno spazio che rimane disegnato per le auto.

In conclusione, un approccio minimalista alle pedonalizzazioni può costituire una risposta temporanea alla richiesta di spazi pubblici per forme di socialità all'aperto; perché tali spazi siano però davvero percepiti e usati dalle persone come sicuri e vivibili, un loro ridisegno strutturale orientato ai pedoni sembra essere necessario sul medio e lungo periodo.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Aldred R., Goodman A. (2021), "The Impact of Low Traffic Neighbourhoods on Active Travel, Car Use, and Perceptions of Local Environment during the COVID-19 Pandemic", *Findings*, March, p. 21390.

ATI (Agenzia per lo sviluppo locale di San Salvario Onlus, Laqup, Solco, Urban Lab Torino) (2020), *Servizio di accompagnamento al progetto Torino Mobility Lab. Relazione finale di attività*, testo disponibile al sito: https://torinomobilitylab.it/wp-content/uploads/2021/02/TorinoMobilityLab_Report-accompagnamento_ATI.pdf (ultimo accesso 15/11/2022).

Bertolini L. (2020), "From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility?", *Transport Reviews*, 40, 6, pp. 734-753.

Gehl J., Svarre B. (2013), *How to study public life*, Island press, Washington, DC.

Jensen O.B., Martin M., Löchtefeld M. (2021), "Pedestrians as floating life - On the reinvention of the pedestrian city", *Emotion, Space and Society*, 41, p. 100846.

Soni N., Soni N. (2016), "Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area", *Land Use Policy*, 57, pp. 139-150.

Stankulova A. (2021), *Pedestrianisation process and public life*, tesi di laurea, Politecnico di Torino, a.a.2021/22.

Villani C., Talamini G. (2021), "Pedestrianised streets in the global neoliberal city: A battleground between hegemonic strategies of commodification and informal tactics of communing", *Cities*, 108, p. 102983.

4 - Via Principe Tommaso.