

TOUR PER LE CITTÀ

L'Espresso lancia una serie di trekking urbani in compagnia dell'inviato Enrico Arosio. Si comincia dal numero 22 (in edicola il 25 maggio), con Milano. Foto e itinerari sul nostro sito Internet

Siamo nati per camminare. È lo slogan dei centri emiliani che hanno promosso una campagna per rendere le città a misura di baby-pedone, ma è anche la sfida lanciata agli amministratori locali. E quelli più all'avanguardia la raccolgono, guardando alle città spagnole da gustare passeggiando o ai quartieri car-free del Nord Europa: per abitarci devi mettere per iscritto che non comprerai l'auto. Dopo e insieme al movimento pro-bici si torna a guardare alle gambe come mezzo di trasporto più salutare, economico, ecologico. Che faccia bene va da sé, ma l'Organizzazione mondiale della sanità tiene a ricordarlo: salute e pianificazione urbana sono legate a doppio filo. E se l'uso indiscriminato dell'auto snatura i centri urbani rendendoli calviniane città invisibili, tutte uguali e anonime, camminare è un'occasione per restituire loro un'identità. «Far muovere una città a piedi significa liberare dal traffico aree di pregio, tutelare l'utenza più debole e far rinascere vie e piazze come luoghi di aggregazione sociale», afferma Luca Trepiedi (nomen omen?), ricercatore dell'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti. «Per troppi anni si è pensato solo a fluidificare il traffico, come se le auto fossero uniche protagoniste della strada. Troppe, se si pensa che in Italia ci sono fino a 75 macchine ogni 100 abitanti, contro le 30 di Madrid, Berlino, Parigi e Copenaghen», sottolinea invece Maria Berrini, socio fondatore di Ambiente Italia. Eppure i nostri centri storici non sono nati per sopportare il traffico. Continua Trepiedi: «L'Italia ha fatto scuola istituendo, nel 1980, la prima isola pedonale, a ridosso del Colosseo. Ora deve puntare su altri modelli: la costruzione di quartieri car-free, zone residenziali in cui si limiti il traffico, si curino gli attraversamenti, si costruiscano marciapiedi più ampi delle

strade». È d'accordo Alberto Fiorillo, responsabile aree urbane di Legambiente: «A lungo siamo stati gli unici ad avere isole pedonali così ampie e diffuse: in media 34 metri quadrati di zone interdette al traffico ogni 100 abitanti. Ora bisogna trasformare intere porzioni di città. Per esempio riproducendo il format del centro commerciale in un centro storico pedonale, dove ritrovi caffè, negozi, cinema». Solo così si potrà invertire quel trend negativo che segnala il direttore dell'Isfort Carlo Carminucci: «Da oltre un decennio gli italiani camminano sempre meno: su un totale di cento spostamenti 18,8 sono a piedi e 65,6 in macchina, mentre quelli a piedi superiori a 5 minuti sono calati del 22 per cento». I motivi? La dispersione verso le cinture metropolitane. Le città, invece di compattarsi, si disgregano. «La soluzione è un diverso disegno dello spazio urbano che parta dal principio che non è delle auto, ma di chi vive la città», semplifica Berri. Eppure c'è ancora chi insorge contro le pedonalizzazioni, come emerge dalle interviste a tecnici e amministratori delle città che «l'Espresso» ha scelto - con l'aiuto dei parametri del rapporto Ecosistema urbano di Legambiente - tra quelle più «walkable».

Zone 30 intorno alle scuole. L'Agenzia mobilità ambiente e territorio del Comune di Milano sta mettendo a punto un programma di zone 30 e isole pedonali (le ultime: piazzetta Liberty e piazza Beccaria) su tutto il territorio a partire dall'Area C, la zona a traffico limitato delimitata dalla Cerchia dei Bastioni, che è in sperimentazione. Spiega Berrini, che da sei mesi presiede l'Agenzia: «È allo studio un intervento che riguarda le strade intorno alle scuole e prevede un'area car-free negli orari di ingresso e uscita, il presidio del vigile e, dove serve, l'allargamento dei marciapiedi. Ora si parte con i primi tre istituti in via Palermo, Casati e Rasori, per poi estendere l'iniziativa. L'obiettivo è che le scuole diventino il cuore di isole ambientali». L'idea del sindaco Giuliano Pisapia di riappropriarsi di una Milano slow a misura d'uomo si concretizza nell'adesione a progetti ▶

Milano

Il Comune pianifica nuove aree pedonali

Lasciare a casa la macchina e mettersi a camminare. Gli italiani riscoprono che è salutare, economico, ecologico. Da Nord a Sud, ecco la mappa dei centri più virtuosi

DI DANIELA CONDORELLI



Bari

Areë vietate al traffico anche in periferia

Guerra alle auto

Il Colosseo vanta il primato italiano, ma in Europa la prima area riservata a chi cammina è nata a Rotterdam nel 1953. Sul modello olandese di quartiere car-free si sono poi moltiplicati gli esperimenti. A Vienna fa scuola l'Autofrei Siedlung, insediamento senz'auto di oltre 600 abitanti che, al momento della firma del contratto, si impegnano a non possedere auto. Nel quartiere Slateford Green di Edimburgo, invece, non esistono posti auto privati: chi ce l'ha (appena il 12 per cento), la parcheggia fuori. Ancora: Vauban, a tre chilometri da Friburgo, progettato per diventare il quartiere car-free più grande d'Europa. Al suo interno asili, scuole, negozi, supermercati e imprese rendono semplice spostarsi a piedi. L'auto non è proibita, ma chi la possiede paga più tasse per costruire e gestire i

parcheggi; nelle vie principali si va a 30 all'ora e nelle zone residenziali si può entrare solo per scarico merci. A Gwl Terrain, vicino ad Amsterdam, tra un edificio e l'altro invece di strade e carreggiate ci sono sentieri, ciclabili e prati. E poi le grandi pedonalizzazioni. La piacevolezza del muoversi a piedi per chilometri a Barcellona, i grandi marciapiedi, gli attraversamenti semplici e sicuri, così come a Lisbona. Ambizioso il progetto che Andrea Poggio e Maria Berrini segnalano nel loro "Green life" (Edizioni ambiente): l'area a emissioni zero e senza auto di Nordhavn, Copenaghen, 3 milioni di metri quadrati, 40 mila abitanti e altrettanti lavoratori. L'idea del masterplan che ha vinto la gara consiste in 11 isole divise da canali e bacini idrici; ogni abitazione e posto di lavoro saranno distanti al massimo cinque minuti da bus, piste ciclabili, aree verdi, negozi e servizi. Un paradiso per i pedoni. **D. C.**

come le giornate del camminare della Federtrek e la DomenicAspasso, una domenica (in occasione di eventi come la Stramilano o il giro d'Italia) in cui la città rimane chiusa alle auto e si riempie di iniziative. Il prossimo appuntamento è per il 27 maggio.

Mirafiori dà l'esempio. Si cammina meglio dove si va piano. È grazie alla zona 30 di Mirafiori, quartiere di 10 mila abitanti, che Torino ha conquistato il premio "Buone pratiche in comune" di Legambiente. A Mirafiori la velocità massima consentita è 30 km all'ora e strade e marciapiedi sono stati ridisegnati su modello di città come Berlino, con il suo 75 per cento di aree a velocità ridotta: meno parcheggi, più verde, aree dove sedersi, portabici. Il risultato? Nessun incidente grave, diminuzione del traffico superiore al 15 per cento, minor inquinamento acustico e ambientale. «La zona 30 è una forma di dissuasione spontanea del traffico, chi vuol correre non passa più, piuttosto che rallentare allun-

Trekking urbani

Bologna

Ha vinto il premio European Mobility Week



ga», commenta Fiorillo. Il costo per realizzarla è stato di 500 mila euro, cifra già recuperata grazie alla diminuzione di spese sanitarie dovute a incidenti. Vivaio di idee e dibattito in tema di ecologia urbana è il blog cittapossibiletorino.org.

Quaranta chilometri di portici. A Bologna si parte in vantaggio, grazie a quei 40 chilometri di portici che si snodano nella città. E poi si è lavorato parecchio, come spiega l'architetto Giovanni Ginocchini dell'Urban Center, centro di comunicazioni sulle trasformazioni territoriali. Ecco allora i T-days, permanenti dal 12 maggio: «Ogni weekend e giorno festivo le tre arterie a T, via Indipendenza, Ugo Bassi e Rizzoli, vengono chiuse al traffico connettendo così tutte le aree pedonali della città», spiega. «Biglietto da visita per l'Europa», li ha definiti l'assessore alla mobilità Andrea Colombo, che aggiunge: «Allo studio, nell'ambito del piano della pedonalità, c'è anche la divisione del centro storico in compartimenti a cui vincolare i permessi dei residenti in Ztl». Bologna ha vinto il premio European Mobility Week come miglior città per la mobilità sostenibile (su mobilityweek.eu sono aperte le registrazioni per l'edizione 2012). Oltre che per T-days, per il coinvolgimento dei cittadini possibile grazie a progetti come «Di nuovo in centro», dibattito allargato per risolvere accessibilità e vivibilità del centro (su urbancenterbologna.it)

Potere ai pedoni. «Ci saranno state 40 mila persone in piazza Prato della Valle per la festa della bicicletta "Yes we bike" il 6 maggio. Persone che camminavano per il centro dove un tempo c'erano strade a due sensi di marcia e che oggi si sono riappropriate della città». Il mobility

Serve il passo giusto per scoprire scorci e suggestioni: il passo della camminata. «Camminare è una risorsa per l'economia, un approccio che cambia la visuale della società, un potente strumento di prevenzione, persino un antidepressivo». Questo lo spirito del progetto «Città del trekking» voluto da Italo Clementi, vicepresidente nazionale Federtrek, editore della rivista «Trekking&Outdoor». «Città del trekking significa città da vivere a piedi, da svelare un passo dopo l'altro con lo spirito dell'escursionista che scopre oasi di natura nascoste tra mura, edifici storici e piazze; che si riappropria della città reinventando gli itinerari dell'arte, dell'artigianato e dei buoni sapori». Genova, su cui sono già disponibili sei itinerari, è capofila di un programma che presto si arricchirà di adesioni: Bari, Milano, Firenze, Reggio Emilia e Torino. Le schede degli itinerari e le mappe Gps sono scaricabili da trekking.it. I progetti di trekking urbano si moltiplicano: il portale camminacitta.it propone itinerari con mappe, tempi di percorrenza, collegamenti con mezzi pubblici e parcheggi, con attenzione a disabili e non vedenti. Al momento focalizzato su Como e dintorni, è aperto a tutti coloro che vogliano far conoscere a piedi la propria città. E si moltiplicano le iniziative editoriali, come «Milano è bella a piedi» e «Milano è brutta, bruttissima, quasi romantica» (LittleItaly, edizioni MilanoExpo). Al trekking in città saranno dedicate due giornate in ottobre: il 14 e il 27. Il 14 è la giornata nazionale del camminare Federtrek, che conta già l'adesione di Torino, Milano, Genova, Bari e Firenze; il 27 Siena e una trentina di capoluoghi di provincia replicano in edizione autunnale la giornata del trekking urbano.

manager Daniele Agostini racconta una città, Padova, con forte senso di responsabilità urbana. In centro, una dorsale di oltre due chilometri la attraversa con un corridoio tutto pedonale; nei quartieri più esterni, interventi di gestione del traffico hanno influito su qualità della vita e scelte di mobilità. «L'asse pedonale ha permesso di riqualificare molte zone favorendo il commercio», spiega Agostini. Intorno ci sono ben 120 ettari di Ztl. Nei quartieri periferici, invece, Padova ha

Terni

Centro storico senz'auto, via allo shopping



puntato alla sicurezza dei pedoni: gli incroci sono stati trasformati in rotatorie dove i veicoli rallentano, anche grazie agli attraversamenti rialzati al livello dei marciapiedi. Oltre a eliminare le barriere architettoniche, si riducono gli incidenti. A questo si aggiungano i percorsi sicuri casa-scuola (su padovanet.it).

Firenze record. «Una città a misura di passeggino». L'impegno del sindaco Matteo Renzi è stato chiaro da subito e oggi Firenze è la città che presenta la maggior estensione pro capite di area soggetta a limitazioni del traffico. Racconta l'assessore alla Mobilità Massimo Mattei: «In via Martelli i turisti camminano per strada, in Duomo i bambini corrono nella piazza. All'inizio i cambiamenti non sono piaciuti a tutti, ma ora non si tornerebbe indietro. L'importante è che nei pressi delle vie pedonali ci siano abbastanza aree di sosta. Come in via Gioberti, che ha un parcheggio all'inizio e uno alla fine». Del resto, tra Ponte Vecchio e piazza Pitti la distanza è di solo 280 metri (tre minuti), tra piazza Santa Maria Novella e piazza della Signoria 850 metri (10 minuti). «Siamo in divenire, stiamo combattendo l'abuso dei permessi di invalidità e pensiamo a nuove modalità di pedonalizzazione più soft dietro piazza San Firenze, nelle aree intorno ai viali», continua Mattei. Firenze ha anche il miglior attraversamento pedonale, secondo l'European pedestrian crossing assessment. È piazza Beccaria, dove la presenza dell'arco all'incrocio facilita il passaggio.

Il centro è un mall all'aperto. «Si presta bene Terni ad essere attraversata a piedi: tutta in pianura, dopo la guerra è stata pianificata una buona viabilità con un ►

Nati per camminare

Si moltiplicano le iniziative in tutta Italia per chi vuole rinunciare alle quattro ruote. Ci sono «Le 100 strade per giocare» di Legambiente, quando le vie si chiudono al traffico e si torna a giocare in mezzo alla strada. E poi le 10 mila cartoline disegnate dai bambini dell'Emilia Romagna e spedite al proprio sindaco per rilanciare il progetto «Siamo nati per camminare». E ancora i Piedibus, gruppi di bimbi che vanno a scuola a piedi (piedibus.it), di cui sono disseminate le città emiliane. Valter Baruzzi, direttore scientifico dell'associazione Camina, a Bologna, si occupa di mobilità scolastica mettendo insieme aziende sanitarie, comuni, genitori e scuole. «I medici spiegano ai genitori i vantaggi e il Comune mette in sicurezza strade e marciapiedi dove passeranno i Piedibus. Si individua il percorso, le fermate, si predispone la cartellonistica come quella di una linea di bus e si cerca la partecipazione di genitori e nonni accompagnatori», spiega. I risultati? «Meno inquinamento davanti alle scuole e più sicurezza, mentre i bambini fanno le prime esperienze di autonomia, socializzano e a scuola sono più attivi». A Milano ci sono quaranta scuole interessate, mentre a Treviso gli istituti hanno un mobility manager dedicato allo studio della mobilità scolastica.

Cagliari

Le aree pedonali danno identità alla città



perimetro di viali che racchiude un'area pedonale a cui si accede da 40 varchi», spiega Walter Giammari, responsabile dell'Ufficio mobilità del Comune di Terni. «I commercianti possono entrare e uscire durante due forchette orarie, ma quattro piazze e due viali chiusi alle auto hanno trasformato Terni in un centro commerciale all'aperto dove passeggiare e fare acquisti. Lungo il perimetro ci sono aree a traffico limitato e tre parcheggi, di cui uno sarà aperto a fine anno. Sono inoltre stati creati più posti auto per i disabili perché non debbano percorrere più di una sessantina di metri», continua Giammari. Il dibattito con commercianti e associazioni di disabili è stato intenso, ma il cambiamento cultu-

rale è in atto. E, dalla sua, Terni ha il fatto di essere tra le prime del rapporto «La città ai nostri piedi» di Aci e Legambiente per il trentennale delle isole pedonali.

Unica al Sud. «Dapprima Bari è stata liberata dalle auto private in centro creando parcheggi periferici e dando valore al trasporto pubblico; ora si sta lavorando per restituire spazi ai cittadini». L'assessore all'Ambiente Maria Maugeri ha un obiettivo: «Regalare ai baresi una piazza o una zona pedonale in ogni parte della città, anche quelle periferiche». Si è partiti dunque dal centro, si è continuato con

Crescono le associazioni di patiti del trekking. Li vedi a migliaia, la mattina presto. Si riappropriano della loro città

via Argiro, quartiere Murattiano, e ora sono state individuate aree da vietare alle auto in tutte le grandi circoscrizioni. Chiusa al traffico, in periferia, anche Lo-setto, per valorizzare il suo centro storico. Intanto la città risponde bene alle iniziative proposte da Federtrek come la Giornata del camminare. «Siamo l'unica città del Sud ad avere aderito. Sono sorte spontaneamente associazioni di cittadini appassionati al trekking. Li vedi a migliaia la mattina presto: si riappropriano della loro città», commenta Maugeri.

Obiettivo Poetto. A raccontare la Cagliari che cammina è l'avvocato Giuseppe Farris, promotore dell'associazione cagliaripedonale.it. Da anni sostenitore della valenza economica e sociale delle aree destinate a chi va a piedi, Farris ricorda quando fu pedonalizzata la parte della Marina davanti al porto. «Commercianti e gestori di locali insorsero, ma furono poi i primi a chiedere che la sperimentazione diventasse permanente. Le politiche di pedonalizzazione costano poco, ma danno un importante contributo all'identità della città. Fondamentali il dibattito cittadino e le sperimentazioni, ma anche il potenziamento dei mezzi pubblici e i nuovi parcheggi vicino alle aree chiuse al traffico». Del mese scorso le nuove regole per il quartiere storico Villanova: Ztl, area pedonale e telecamere in funzione ai varchi. E per il futuro? «Aree su

cui ragionare ce ne sono almeno due: il Poetto e il Castello». Si va avanti, dunque, a prescindere dall'appartenenza politica. «Sono temi trasversali», conclude infatti Farris, che è capogruppo consiliare del Pdl. ■

Le 15 più slow

Estensione pro capite della superficie stradale pedonalizzata (mq/ab)

Venezia	4,87
Firenze	1,07
Padova	0,79
Trieste	0,45
Torino	0,44
Bari *	* 0,42
Milano	0,29
Napoli	0,28
Bologna	0,27
Messina	0,18
Verona	0,16
Genova	0,15
Roma	0,14
Catania	0,08
Palermo	0,07

* dato 2009

Ecosistema Urbano XVII edizione per le città di: Bari, Salerno, Sassari, Brindisi, Matera, L'Aquila, Aosta, Rieti.

Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano (Comuni, dati 2010).