

Siamo noi i progettisti delle nostre città

di Mikael Colville-Andersen – 1,2 milioni di persone nel mondo muoiono in incidenti di auto. 54milioni i feriti. In Europa e negli Stati Uniti, quasi 35.000 persone perdono la vita sulle strade. È un 11 settembre. Il World Trade Center crolla quasi ogni mese, e quasi ogni singolo mese da almeno 60 anni.

Tutto questo è così folle e inaccettabile. Abbiamo accettato uno status quo nelle nostre società. Ho deciso di scoprire perché siamo arrivati a questo punto, e, cosa ancora più importante, cosa potremmo fare per migliorare le cose e pensare in modo diverso.

In primo luogo, dobbiamo guardare le strade stesse. Cosa sono le strade?

Da 7.000 anni, da quando le nostre città si sono formate, le strade avevano una definizione molto singolare. C'era uno spazio per gli spostamenti, ma anche lo spazio in cui ci siamo incontrati, riuniti, abbiamo parlato con i nostri vicini, spettegolato. Dove abbiamo venduto la nostra merce, dove i nostri figli hanno giocato. Erano estensioni delle nostre case, dei nostri salotti; erano di pubblico dominio. Probabilmente gli spazi più democratici della storia dell'Homo sapiens. Ora molte persone sembrano avere questa percezione, ovvero che le strade sono il dominio esclusivo delle automobili. Ho scoperto che sono successe due cose principali che hanno provocato questo massiccio cambiamento di paradigma nella nostra percezione delle strade.

In primo luogo, nella rapida urbanizzazione di fine '800 e inizio '900, gli ingegneri erano gli eroi urbani dell'epoca, affrontavano tutti i problemi che le città avrebbero potuto causare. Hanno fatto molto bene, ma quando è arrivata

l'automobile, la gente ha cominciato a morire. Nessuno aveva una soluzione al problema della sicurezza stradale. Così, quasi in preda alla disperazione, il lavoro fu affidato agli ingegneri, in collaborazione con l'industria automobilistica, che ha visto un'opportunità. Ma quasi da un giorno all'altro, le strade sono state considerate come servizi pubblici, come la fornitura di acqua, elettricità o come le fogne; enigmi da risolvere con equazioni matematiche.

In secondo luogo, l'industria automobilistica aveva un problema: avevano prodotti da vendere, eppure tutti li odiavano. L'Era Anti-Automobile. Le auto erano disprezzate. Gli automobilisti erano detestati. L'industria automobilistica utilizzava tecniche di marketing per cambiare le percezioni della gente. Hanno iniziato delle campagne, per esempio contro l'"attraversamento fuori dalle strisce pedonali". La gente è stata ridicolizzata quando ha cercato di attraversare la strada in mezzo all'isolato (un'abitudine vecchia di 7.000 anni). Un bifolco era qualcuno che non conosceva le vie della grande città. I boy scout sono stati arruolati, distribuendo volantini a queste persone, che li rimproverano per il loro comportamento. Inoltre, chiunque fosse stato contrario alle auto, è stato etichettato come antiquato, poiché ostacolava il progresso. Sono tecniche molto efficaci: nessuno nelle nostre città ama essere considerato antiquato, e a nessuno, da nessuna parte, piace essere ridicolizzato. Quindi, i pedoni sono stati segregati agli angoli delle strade per far sì che usassero le strisce pedonali. I bambini sono stati guidati in campi da gioco. Finalmente le strade erano libere da ostacoli fastidiosi e il palcoscenico era pronto per il cambio di paradigma, probabilmente il più grande cambiamento di paradigma nella storia delle nostre città.

Ed eccoci qui oggi. Benvenuti alla fine di 100 anni di ingegneria del traffico. Cosa abbiamo da mostrare? Molto poco. Nessuno ha capito come far scorrere il traffico in modo più efficace, come alleviare la congestione del traffico, o come

impedire che le persone rimangano uccise o ferite. Le strade intagliano le nostre città come fiumi furiosi che tagliano la sabbia. Problemi di sicurezza stradale, ma anche di inquinamento, di esclusione sociale. Viviamo in città che sono controllate da bizzarri modelli matematici ed equazioni, analisi costi-benefici, valutazioni d'impatto. A volte sembra che siamo tutti solo personaggi di Matrix.

Le città di tutto il mondo non possono mettere una semplice pista ciclabile decente o allargare i marciapiedi, limitare il traffico in un quartiere, abbassare i limiti di velocità, perché non rientra nell'equazione matematica sul computer al dipartimento di urbanistica.

C'è una via d'uscita da Matrix? L'urbanizzazione è in aumento ora più che mai, e abbiamo bisogno di nuove soluzioni; ne abbiamo bisogno in fretta. Sono le persone che definiscono la città. Non dovremmo studiare il loro comportamento, i loro modelli, i loro movimenti? I loro desideri, i loro bisogni, per capire come sviluppare ulteriormente le nostre città? Se ci pensate, ha funzionato per circa 7.000 anni. Penso che ci siano buone probabilità che funzioni di nuovo. Ci sono due cose di cui abbiamo bisogno: una è l'osservazione umana di base, qualcosa che tutti noi condividiamo. E' un semplice atto di persone che studiano quello che fanno gli altri: guardare. Nel 1958, il filosofo francese Gaston Bachelard ha descritto l'idea di "desire path o desire lines". "Percorsi del desiderio" è l'espressione più bella nella pianificazione urbana. *(Un percorso che non è progettato ma che viene tracciato casualmente da persone che trovano la distanza più breve tra due punti).*



Esempio di percorso del desiderio



La Michigan State University non ha progettato i marciapiedi quando sono stati creati nuovi edifici. Ha aspettato invece che gli studenti creassero i propri percorsi.

Questo è un esempio, da Copenhagen, un angolo di strada sulla strada ciclabile più trafficata del mondo.



La città ha scoperto che un paio di migliaia di ciclisti stavano tagliando un marciapiede per raggiungere una strada parallela. Hanno osservato, accettando il fatto che ci dovesse essere una ragione molto buona per questo. È stata messa così una pista ciclabile temporanea per vedere come andava, e finalmente è stato reso permanente. Le linee del desiderio subconscio di appena un paio di migliaia di cittadini sono state rispettate.



Un altro esempio, di seguito la vista dalla mia camera d'albergo ad Halifax, Canada, all'inizio di quest'anno. Neve fresca sul Common, il parco nel cuore della città.



Le linee verdi sono i sentieri originali, perfetti per la passeggiata del XIX secolo, portare a spasso il cane la domenica, andare a correre. Ma le linee rosse mostrano dove la gente cammina e va in bicicletta nell'ora di punta al mattino,

dai quartieri al centro della città. Una città moderna osserverebbe e ridisegnerebbe di conseguenza.

Nel mio lavoro di sviluppo delle infrastrutture per le biciclette nelle città di tutto il mondo, sono costantemente stupito e sconcertato e frustrato di quanti progettisti e ingegneri non abbiano mai nemmeno provato ad andare in bicicletta nella loro città o a trascorrere un periodo di tempo da pedoni. È tutto lavoro d'ufficio, modelli al computer, mappe. Questo ci porta alla seconda cosa di cui abbiamo bisogno per modernizzare le nostre città: il design. Tutti noi abbiamo un rapporto con il design. Tutti noi facciamo scelte di design ogni giorno. Fa parte del nostro DNA, non importa da dove veniamo. E il fatto è questo: un designer pensa e lavora in modo diverso da un ingegnere. Un designer pensa all'utente finale del prodotto. Quell'essere umano all'altro capo del processo di progettazione è tutto. Lavorano con funzionalità, usabilità, facilità d'uso. Progettare una città per le biciclette, o i pedoni, o qualsiasi aspetto di una città veramente vivibile dovrebbe essere come progettare qualsiasi altro prodotto sul mercato: uno spazzolino da denti, un tostapane, uno smartphone, una sedia.

Quando andate ad una conferenza e trovate i vostri posti a sedere, vi sedete. Non c'è bisogno di contemplare la sedia, interpretare le intenzioni del designer, capire come funziona, "Dov'è il pulsante ON? Non c'è da preoccuparsi che sparisca o meno da sotto di voi nel bel mezzo della conferenza. È facile e intuitivo. Ecco come dovrebbe essere la progettazione di città per le persone. Immaginate se andare in bicicletta o a piedi in città fosse così facile o intuitivo. Sarebbe bello, ed è possibile.

Il design è uno strumento potente e bello se lo applichiamo correttamente. Può anche esserci l'altro lato della medaglia, facendoci dimenticare ogni sorta di altre cose importanti. L'80% di noi probabilmente non ha bisogno degli smartphone, ma

ci siamo affrettati ad acquistarli, sedotti dal design. Un'infrastruttura per biciclette ben progettata sedurrà le persone ad usarla. La bicicletta è il modo più veloce per andare da A a B in una città, qualsiasi città del mondo. Non importa quante colline, quanto caldo, quanto freddo, i ciclisti cittadini saranno sedotti dal buon design, dalla comodità e dalla sicurezza. Un buon design può anche migliorare il comportamento umano. Ho sentito la stessa cosa in tutto il mondo, *"Tutti quei dannati ciclisti, infrangono la legge, passando col rosso o andando sui marciapiedi"*. No. Ho una risposta a ciò: quei ciclisti non hanno infrastrutture ciclabili adeguate, peggio ancora, nessuna! Senza contare il fatto che sono costretti a rispettare una cultura del traffico e le leggi sul traffico che sono state inventate per servire l'automobile, una forma di trasporto completamente diversa. A Copenaghen, nell'ora di punta del mattino, quando un paio di centinaia di migliaia di persone vanno al lavoro in bicicletta, è diverso. Ad ogni ciclo del semaforo, ci sono grandi gruppi di cittadini ciclisti e fanno qualcosa di veramente strano: aspettano il verde, controllando i loro smartphone. Non hanno bisogno di infrangere la legge perché sono su un'infrastruttura per biciclette ben progettata. Se ci pensate, i cittadini normali non vogliono infrangere la legge. Non vogliono essere i mascalzoni del paesaggio urbano; vogliono solo andare da A a B in modo rapido, efficiente e sicuro.

Le città del futuro devono basarsi sull'osservazione umana, e sui principi di progettazione, nonché sull'ascolto dei pensieri e le osservazioni delle menti più importanti del settore.

Come Lulu-Sophia, mia figlia. Ho registrato le sue osservazioni sulla città per circa un anno e mezzo, quando aveva tre anni e mezzo. Eravamo sulla nostra cargo bike come facciamo sempre. Ci siamo fermati a un semaforo rosso e lei si guardava intorno e all'improvviso ha detto, *"Papà guarda, è"*

una moto con due persone sopra". Aveva tre anni e mezzo. Questo concetto non le era mai venuto in mente nella sua giovane mente. Le dissi: "Fico, è bello, forse sono amici, è bello andare in moto insieme, possono parlare. Io e te siamo due persone in bici, siamo amici, stiamo parlando". Era stupita. Partiti, ci siamo fermati a un semaforo rosso più avanti e ha esclamato: "Papà, le macchine sono stupide." Ho detto: "Davvero, ma perché? Perché le macchine sono stupide?" "Perché non si vedono le persone che ci sono dentro".

Un bambino di tre anni e mezzo ci riesce, l'esclusione sociale della società automobilistica, l'anonimato delle auto. È stato brillante e puro. I miei figli passano circa 5 ore all'anno in macchina. Lulu-Sophia ha un fratello, si chiama Felix, ha 10 anni. All'inizio di quest'anno ho pensato che sarebbe stato interessante per far sì che la sua classe di terza elementare ridisegnasse la rotatoria all'incrocio vicino alla loro scuola, una rotatoria davvero mal progettata. Senza troppi input da parte mia, si sono messi all'opera, dividendosi in squadre, facendo visite in loco, parlando tra di loro, facendo disegni. Ed è stato fantastico. Le loro soluzioni sono state brillanti. Una di queste è stata che volevano tetti di vetro su tutte le piste ciclabili e marciapiedi in modo che non si bagnassero mai sotto la pioggia. Ma a parte questo, le loro soluzioni erano logiche, razionali, basate sull'osservazione, sull'esperienza personale e sul bisogno umano.

Se proviamo a pensare come questi bambini razionali e logici, liberando le nostre menti, pianificare forme di trasporto intelligenti come la bicicletta, come camminare, diventa molto più facile. I tetti di vetro erano un'idea divertente, ma sapete una cosa? Mentre parliamo, ci sono città nei Paesi Bassi che hanno installato sensori di pioggia sui loro semafori delle ciclabili, in modo che quando piove, nevica o fa troppo freddo, quei ciclisti hanno la priorità, attraverso gli incroci, per far tornare a casa quelle persone in fretta per la pioggia. Semplice, razionale, logico. A Copenaghen,

abbiamo l'onda verde in atto su diverse arterie che portano al centro della città. 20 km all'ora, e si raggiunge il verde fino in città, e di nuovo a casa nel pomeriggio in bicicletta. Tutto questo porta alla domanda, *“Come sarebbero le strade delle nostre città se i nostri consulenti principali fossero bambini di cinque anni, di terza elementare, e squadre di giovani studenti di design”?*

Penso che sarebbero bellissime. Sicuramente lavorerebbero meglio di quanto non stiamo facendo ora e, cosa più importante, sarebbero più sicuri che in qualsiasi altro punto degli ultimi 60 anni. Se ci pensate, siamo noi gli architetti. Noi siamo i designer.

“Le città sono erette su colonne spirituali. Come specchi giganti, riflettono il cuore dei loro abitanti. Se questi cuori si oscurano e perdono la fede, le città perdono il loro fascino”.

Questa è una citazione di 900 anni fa, oggi più vera che mai. Non è questo il più nobile degli obiettivi? Lavorare, fare tutto il possibile. Sappiamo farlo per far brillare le nostre città e il nostro cuore.

Traduzione e adattamento del Tedx di Mikael Colville-Andersen