

POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione territoriale, urbanistica e paesaggistico-ambientale



Tesi di Laurea Magistrale

Urbanistica tattica. Un'analisi dell'efficacia degli interventi

Relatore
Prof. Nadia Caruso

Candidato
Giorgia Casu

Anno accademico 2020/2021

Indice

Indice	3
Introduzione	5
Capitolo 1. Cosa si intende per urbanistica tattica	8
1.1 Il contesto economico-politico in cui nasce il <i>Temporary Urbanism</i>	8
1.2 Una definizione di <i>Temporary Urbanism</i>	10
1.3 Una definizione di urbanistica tattica.....	11
1.4 Una critica all'urbanistica tattica e la valutazione della sua efficacia.....	12
Capitolo 2. Metodologia	14
2.1 Analisi della letteratura e selezione dei casi studio	14
2.2 Metodo di valutazione e riconoscimento delle tipologie d'intervento	15
Capitolo 3. Il caso dei <i>parklet</i> e le iniziative <i>Park(ing) Day</i> e <i>Pavements to Parks</i> a San Francisco	18
3.1 Come nasce il <i>parklet</i>	18
3.2 L'iniziativa <i>Park(ing) Day</i> e il caso di Torino.....	19
3.3 Il programma <i>Pavements to Parks</i> a San Francisco	22
3.3.1 Gli studi di monitoraggio: del programma <i>Pavements to Parks: Parklet Impact Study 2011</i> e <i>Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014</i>	24
3.4 Osservazioni finali su <i>Park(ing) Day</i> e <i>Pavements to Parks</i>	33
Capitolo 4. Il caso di <i>Intersection Repair</i> a Portland	35
4.1 Come nasce <i>Intersection Repair</i>	35
4.2 Il caso di <i>Sunnyside Piazza</i>	37
Capitolo 5. Il caso di <i>Piazze Aperte</i> a Milano	43
5.1 L'iniziativa <i>Piazze Aperte</i>	43
5.2 Piazza Dergano.....	45
Capitolo 6. Conclusioni	51
6.1 Considerazioni sul metodo	51
6.2 Considerazioni sui casi studio	53

Introduzione

L'urbanistica tattica è compresa all'interno del più ampio fenomeno chiamato *Temporary Urbanism*, cioè un insieme variegato di pratiche accomunate dall'utilizzo del suolo e delle strutture per un tempo limitato e ridotto, in contrapposizione agli usi permanenti o a lungo termine che normalmente sono previsti dalla pianificazione urbana tradizionale. Il concetto di permanenza è profondamente radicato nella cultura urbana occidentale, infatti gli stili architettonici e i modelli di città che si sono sviluppati a partire dal XIX secolo si basano sugli usi permanenti dei suoli e delle strutture (Bishop & Williams, 2012).

Tuttavia negli ultimi decenni gli usi temporanei sono apparsi nel panorama internazionale delle pratiche urbane architettoniche e urbanistiche informali e delle legislazioni locali.

Il contesto economico e politico in cui nascono e si sviluppano gli usi temporanei è quello tipico delle città occidentali post-industriali (ibid.). I governi locali di tali città implementano politiche e perseguono obiettivi orientati allo sviluppo economico, e pongono in secondo piano la fornitura di servizi pubblici e la qualità della vita dei cittadini. Studiosi come Molotch (1976) e Harvey (1989) hanno definito questi ambienti urbani come macchine per la crescita. In questo contesto economico e politico il potere delle amministrazioni pubbliche è ridotto (Bragaglia & Caruso, 2020) rispetto a quello degli influenti attori privati, perciò vengono attuate politiche di austerità che diminuiscono la qualità e la quantità dello spazio pubblico disponibile e peggiorano lo stato del welfare. Conseguentemente il potere dei grandi attori privati cresce, fino a controllare le grandi trasformazioni urbane, guidati dalle logiche del mercato capitalistico e tralasciando il benessere dei cittadini e la sostenibilità dello sviluppo.

È evidente che sia necessario un cambio di rotta e che gli obiettivi delle città occidentali debbano essere meglio orientati su temi come la qualità della vita dei cittadini, qualità dell'ambiente urbano, disponibilità di servizi pubblici, partecipazione ai processi decisionali e sostenibilità dello sviluppo, così come suggeriscono i *Sustainable Development Goals* e in particolare l'obiettivo 11 *Sustainable Cities and Communities* (United Nations, 2016).

L'urbanistica tattica è una pratica che nasce dalla necessità di intervenire nell'ambiente urbano al fine di migliorare la qualità dello spazio pubblico e tenendo conto delle reali necessità ed esigenze della società urbana. Per questo motivo spesso gli interventi tattici si sviluppano a partire dagli attori sociali, i quali prendendo l'iniziativa ed esercitano il proprio diritto alla città, così come inteso da Lefebvre nel 1968 nel "Diritto alla città".

Il termine "tattico" viene utilizzato per la prima volta da Micheal De Certeau nel libro "L'invenzione del quotidiano" nel 1980, in cui l'autore opera la distinzione tra strategico e tattico. Le azioni strategiche sono quelle delle istituzioni, le quali progettano lo spazio in maniera funzionalista e attraverso un punto di vista che guarda

il tessuto urbano dall'alto. Le azioni tattiche sono quelle della cittadinanza che circola a livello stradale e ha delle reazioni rispetto alle azioni strategiche, che consistono nell'usufruire e fare proprio quello spazio precedentemente progettato dalle istituzioni. Tenendo conto della letteratura disponibile in merito e dell'analisi di diverse casistiche, l'urbanistica tattica può essere definita attraverso cinque caratteristiche:

1. le azioni sono provvisorie (Alberti, 2020; Bazzu & Talu, 2017), cioè hanno una durata limitata nel tempo e per questo si possono inscrivere all'interno del *Temporary Urbanism*;
2. gli attori sociali hanno un ruolo considerevole all'interno del processo decisionale, di implementazione o di monitoraggio (ibid.);
3. le opere sono *low cost* e *low tech* e spesso la realizzazione avviene attraverso processi di autocostruzione (ibid.);
4. gli interventi sono a piccola scala, detti anche di micro-trasformazione e l'efficacia dell'operazione dipende dall'effetto cumulativo dei singoli interventi (ibid.);
5. gli interventi sono proattivi nel riconoscere una disfunzionalità delle norme e delle procedure burocratiche o nell'assetto spaziale o organizzativo (Bazzu & Talu, 2017).

Le pratiche tattiche possono entrare a far parte degli strumenti di pianificazione urbana locale e contribuire al perseguimento degli obiettivi come l'aumento e il miglioramento dello spazio pubblico e del benessere dei cittadini. Tuttavia è bene considerare che tali iniziative sono a piccola scala e, nonostante più interventi tattici cumulati possano massimizzare l'efficacia complessiva, la loro sfera d'azione rimane ridotta, a causa delle limitazioni spaziali, temporali e perché tali interventi non possono concretamente determinare gli usi del suolo urbano, le funzioni ammesse e le rispettive quantità. L'urbanistica tattica può dunque affiancarsi e cooperare con il tradizionale processo di dotazione di spazio pubblico, ma in nessun modo può sostituirsi alle istituzioni, le quali rimangono le uniche a cui spetta il compito di garantire uno standard di vita adeguato, attraverso standard quantitativi e qualitativi dei servizi pubblici.

Affinché l'urbanistica tattica possa essere considerata uno strumento valido (pur tenendo a mente la scala ridotta) per il miglioramento della qualità della vita del cittadino, è necessario riflettere sulla reale efficacia degli interventi, sulla loro attitudine ad innescare cambiamenti; infine è opportuno fare chiarezza sulla grande varietà di interventi possibili e capire quali caratteristiche fanno di un episodio di urbanistica tattica un intervento capace di migliorare la qualità della vita. L'obiettivo di questa tesi è individuare tali caratteristiche attraverso la valutazione di interventi di urbanistica tattica significativi, la quale tiene in considerazione aspetti come il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e dei servizi e l'aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale.

Il lavoro si articola in cinque capitoli.

Il primo capitolo ricostruisce il contesto socio-economico della città post-industriale e dell'economia neo liberalista, in cui nascono le pratiche del *Temporary Urbanism* di cui fa parte l'urbanistica tattica. Viene fornita la definizione di urbanistica tattica in cinque punti e basata sui due testi di riferimento principali della letteratura esistente a riguardo, e cioè "The Temporary City" di P. Bishop e L. Williams pubblicato nel 2012 e "Tactical Urbanism: short-term action for long-term change" di M. Lydon e A. Garcia pubblicato nel 2015.

Il secondo capitolo chiarisce quale è stata la metodologia adottata per sviluppare la ricerca. Nello specifico vengono chiariti i motivi che hanno portato alla scelta di specifici casi studio, e quali riflessioni abbiano portato allo sviluppo del metodo di valutazione, riepilogato nella tabella in Fig. 1.

I capitoli terzo, quarto e quinto affrontano ciascuno l'analisi di uno dei casi studio scelti e nello specifico: il caso dei *parklet* e le iniziative che si sono originate a partire da questo concetto, il caso di *Intersection Repair* a Portland e infine il caso milanese di *Piazze Aperte*. Ogni caso studio viene descritto a partire dalla sua origine fino all'evoluzione delle iniziative e successivamente vengono riportate informazioni provenienti da specifici studi di monitoraggio, in particolare dati che descrivono la frequentazione dei luoghi interessati dagli interventi e la percezione dei cittadini. Ogni caso studio viene valutato in maniera qualitativa attraverso il metodo di valutazione descritto nel *Capitolo 3. Metodologia*.

Infine il quinto capitolo contiene le conclusioni finali e la comparazione tra i casi, sintetizzati in una tabella riassuntiva delle tipologie d'intervento riscontrate. Sono inoltre esplicate alcune riflessioni sui limiti e sui punti di forza della presente ricerca. Questo lavoro di ricerca non ha solamente fini accademici, in quanto può risultare utile ai tecnici che lavorano all'interno delle amministrazioni locali, per avere un quadro generale circa gli interventi di urbanistica tattica, per capire il ruolo che le istituzioni possono assumere per massimizzarne il risultato e fare in modo che gli interventi inneschino risultati tangibili, seppur a piccola scala.

Capitolo 1. Cosa si intende per urbanistica tattica

1.1 Il contesto economico-politico in cui nasce il *Temporary Urbanism*

L'urbanistica temporanea comprende un insieme variegato di pratiche accomunate dall'utilizzo del suolo e delle strutture per un tempo limitato e ridotto, in contrapposizione agli usi permanenti e a lungo termine che normalmente sono previsti per il suolo e gli edifici dalla pianificazione urbana occidentale tradizionale.

Il concetto di permanenza è profondamente radicato nella cultura occidentale e così l'architettura e la pianificazione urbana, nonostante i diversi stili e modelli di città che si sono succeduti dal XIX secolo in poi, si sono sempre basate sugli usi permanenti dei suoli (Bishop & Williams, 2012). Ciò è accaduto in quanto il sistema economico e gli apparati normativi occidentali proteggono e favoriscono la proprietà privata, a cui preferiscono affidare funzioni e usi a lungo termine e non contemplano usi del suolo più limitati nel tempo (ibid.).

Negli ultimi decenni gli usi temporanei dei suoli e delle strutture si stanno facendo spazio tra le pratiche informali e tra le legislazioni locali, le quali stanno lentamente introducendo gli strumenti giuridici che permettono di regolarli. Gli usi temporanei hanno fatto capolino prima in città come Londra, Berlino e San Francisco e poi hanno continuato a diffondersi nelle città dell'Europa Occidentale e del Nord America, cioè quelle aree del globo che si trovano in una condizione economica, politica e sociale tipica dell'era post-industriale (Bishop & Williams, 2012). Le città di queste zone del mondo hanno subito una rapida crescita demografica e sviluppo economico a partire dalla rivoluzione industriale del XIX secolo, fino ad essere considerate da studiosi come Harvey (1989) e Molotch (1976) delle macchine per la crescita. Le città rincorrono quella che viene definita crescita economica illimitata e che si sviluppa attraverso logiche capitalistiche. Le amministrazioni comunali si concentrano sulla realizzazione di grandi progetti di respiro internazionale, realizzati attraverso partenariati pubblico-privati, allo scopo di migliorare l'immagine della città e attirare capitali (Belingardi, 2016), senza prendere in considerazione le ripercussioni sociali e ambientali. Le questioni come la sostenibilità dell'ambiente urbano, le problematiche legate alle emissioni di CO₂ e al consumo di suolo, la disponibilità di aree verdi, la qualità della vita del cittadino e la sua partecipazione ai processi decisionali, passano in secondo piano, assoggettate al raggiungimento di profitti economici.

La tendenza a tralasciare gli aspetti sociali e ambientali e a perseguire principalmente le logiche di mercato si è acuita dopo la grande crisi economica del 2007, che ha causato l'impoverimento generale delle amministrazioni locali (Bragaglia & Caruso, 2020). Sono mancati i fondi per portare avanti le grandi trasformazioni urbane, le quali sono cadute in mano ai privati, che le gestiscono in maniera imprenditoriale e secondo le leggi del mercato capitalista e tralasciano gli aspetti sociali e la qualità della vita degli abitanti (ibid.). Le amministrazioni impoverite hanno inoltre messo in pratica

politiche di austerità nei confronti dei servizi di welfare, provocandone una riduzione dell'efficienza. Conseguentemente la domanda di welfare è aumentata e le associazioni del terzo settore si sono trovate nella condizione di dover far fronte a richieste da parte di un numero di persone sempre maggiore, e così prendersi carico di una parte del servizio non più erogato dal settore pubblico (ibid.).

Un altro fenomeno che riguarda le città entrate nell'era post-industriale è il processo di de-industrializzazione, cioè lo spostamento delle industrie che hanno trainato lo sviluppo economico di ciascun paese, verso zone del pianeta in cui il costo di mantenimento delle fabbriche è più basso. La conseguenza principale a livello spaziale ed economico della de-industrializzazione è la presenza di una grande quantità di aree dismesse, spesso di grandi dimensioni, di tipo industriale e infrastrutturale. La riqualificazione e il conseguente riutilizzo di queste aree di scarto dell'attività industriale è difficile e costosa a causa delle grandi dimensioni di buona parte dei lotti e della necessità di onerosi interventi di bonifica (Pagliaro, 2009). La difficoltà nel rigenerare queste aree è aggravata dalla scarsità di fondi pubblici, tanto da rendere imprescindibile l'intervento dei grandi operatori privati.

In sintesi, il contesto economico e politico in cui nascono e si sviluppano gli usi temporanei, è quello delle città che si pongono come obiettivo principale la crescita economica, ponendo in secondo piano il benessere della cittadinanza e la fornitura equa di servizi pubblici. Questa condizione è caratterizzata da amministrazioni pubbliche il cui potere è debole rispetto a quello delle influenti aziende private; gli attori istituzionali non riescono ad esercitare un completo controllo sulle grandi trasformazioni urbane e dunque a garantire un'adeguata offerta di servizi pubblici e un determinato livello di benessere dei cittadini.

È in questo ambiente economico, politico e sociale che i cittadini, gli studiosi e i tecnici delle amministrazioni pubbliche richiedono che l'uso delle risorse e la progettazione degli spazi urbani vengano orientati al miglioramento della qualità della vita in termini di verde urbano, qualità dell'aria, di aree attrezzate adibite alle attività sportive, culturali e capaci di favorire le interazioni sociali. Inoltre, la cittadinanza domanda che siano attivati processi decisionali inclusivi. La situazione economica instabile a livello mondiale richiede inoltre un mercato immobiliare più flessibile, in grado di procedere per brevi tentativi e soddisfare esigenze mutevoli. Questi sono i nuovi obiettivi e le nuove sfide che la pianificazione urbana contemporanea deve affrontare e che potrebbero essere raggiunti attraverso gli strumenti degli usi temporanei.

È bene evidenziare che l'interpretazione di tale condizione economico-politica costituisce una generalizzazione basata sull'osservazione di diversi studiosi e tecnici (in questa sede ne sono citati alcuni come Molotch, Harvey, Bishop, Caruso e Bragaglia), dunque non prende in considerazione le diverse specificità delle singole città europee ed americane. Tuttavia queste considerazioni permettono di sviluppare

un ragionamento più ampio, che può essere applicato in generale a tutti i contesti post-industriali.

1.2 Una definizione di *Temporary Urbanism*

Le pratiche che prevedono l'uso temporaneo di un suolo o di una struttura possono avere diverse caratteristiche: si può trattare di eventi spontanei e accidentali oppure pianificati, possono essere messi in pratica dalla popolazione o dalle amministrazioni locali, possono avvenire su suolo pubblico o suolo privato, possono essere illegali oppure essere legali e autorizzati. Nonostante questa grande varietà di caratteristiche, secondo la definizione data da Bishop e Williams (2012) una pratica si definisce di uso temporaneo se la sua limitatezza nel tempo è una proprietà attribuita intenzionalmente al momento della progettazione. Ad esempio si considerano usi temporanei l'occupazione temporanea dei suoli parte delle popolazioni nomadi all'interno delle città o in ambiente rurale, l'uso di area dismessa a scopo commerciale o per l'organizzazione di eventi culturali per un tempo limitato, la trasformazione temporanea di uno spazio pubblico da parte dell'amministrazione locale allo scopo di testare un progetto pensato come permanente, l'occupazione di suolo pubblico per manifestazioni o eventi che hanno lo scopo di sensibilizzare il pubblico circa temi ricorrenti nel dibattito pubblico...

È bene sottolineare che gli usi temporanei non sono da considerarsi dei sostituti che vengono in soccorso quando gli usi permanenti non si possono attuare, ma entrambi gli usi hanno pari dignità, ognuno con le sue specifiche (Bishop & Williams, 2012). Le pratiche di uso temporaneo potrebbero integrarsi all'interno della cassetta degli attrezzi del pianificatore e diventare uno strumento utile, insieme agli usi permanenti per raggiungere gli obiettivi che le città contemporanee si sono prefissate.

Negli ultimi decenni alcune pratiche urbane che si basano sugli usi temporanei hanno avuto grande diffusione nelle città del mondo occidentale, ad esempio:

- *Parklet*, delle strutture temporanee e ad accesso pubblico che occupano lo spazio di un parcheggio; sono nati a San Francisco nel 2005 da un gruppo di artisti che ha trasformato alcuni parcheggi in spazio pubblico con prato verde e panchine, pagando la tariffa oraria per alcune ore (Cos'è un "Parklet"?, 2019). L'obiettivo era quello di estendere l'area pedonale a discapito della grande quantità di spazio che normalmente viene riservata alla sosta delle auto.
- Attività commerciali e culturali pop-up, cioè negozi, ristoranti, teatri che sfruttano i terreni in attesa di essere trasformati e rimangono in attività per un tempo limitato; il vantaggio è che il pubblico è invogliato ad acquistare un prodotto o un'esperienza grazie alla sua limitatezza (Bishop & Williams, 2012).

- *Community hub*, spazi autogestiti dalla popolazione all'interno di suoli o strutture libere, che erogano servizi per e con la comunità locale, allo scopo di promuovere pratiche di innovazione e coesione sociale (Bazzu & Talu, 2017).
- *Guerrilla gardening*, una pratica per cui alcuni cittadini volontari si occupano di curare delle aree verdi in città, di proprietà pubblica o privata (Guerrilla Gardening, 2020).

1.3 Una definizione di urbanistica tattica

Il termine "tattico" in questa accezione è stato utilizzato per la prima volta Michel De Certeau che nel volume "L'invenzione del quotidiano" del 1980 opera una distinzione tra tattico e strategico. Associa le azioni strategiche alle istituzioni e afferma che esse sono lo strumento formale del potere; le azioni tattiche sono le reazioni dei cittadini, quelle azioni che creano spazi propri della comunità negli ambienti precedentemente definiti dalle strategie. L'esempio utilizzato per chiarire questo concetto è quello della griglia stradale che viene concepita dalle istituzioni, come se il loro punto di vista fosse quello di una vista a volo d'uccello sulla città e guardandola dall'alto la progettano secondo criteri strategici; tuttavia il pedone che circola a livello stradale si muove in modo tattico, in quanto può preferire una strada rispetto all'altra per diverse motivazioni, qualche volta sbaglia strada o prende delle scorciatoie, dunque non segue il percorso ipotizzato dalle istituzioni in maniera funzionalista.

La definizione che De Certeau anticipa la vocazione sociale degli interventi tattici e la loro dimensione puntuale, tuttavia oggi gli interventi di urbanistica tattica si riconoscono per cinque caratteristiche comuni:

- Le azioni sono provvisorie (Alberti, 2020; Bazzu & Talu, 2017), infatti l'urbanistica tattica è considerata una declinazione della categoria più generale degli usi temporanei; le azioni temporanee sono particolarmente utili nei contesti economici e sociali caratterizzati da incertezza e instabilità, perché sono flessibili e consentono il costante cambiamento e/o perfezionamento.
- È imprescindibile il coinvolgimento degli attori sociali nel processo decisionale, di implementazione, di costruzione delle strutture e di monitoraggio (ibid.). Non è necessario che i cittadini siano coinvolti in tutte queste fasi: ad esempio l'intervento tattico può essere promosso dal governo e può coinvolgere i cittadini nella fase di monitoraggio del progetto, per misurarne l'efficacia e l'apprezzamento. L'urbanistica tattica è uno degli strumenti attraverso il quale i cittadini esercitano il loro diritto alla città (Lyodn & Garcia, 2015).
- Le opere sono *low cost* e *low tech*, con materiali poveri o di scarto e spesso la realizzazione avviene attraverso processi di autocostruzione, soprattutto quando i promotori dell'iniziativa sono i cittadini stessi (Alberti, 2020; Bazzu & Talu, 2017).
- Gli interventi sono a piccola scala, detti di micro-trasformazione, ma mirano a ripetersi in più punti dell'ambiente urbano (Bazzu & Talu, 2017), tanto che la

capacità di innescare un processo di rigenerazione urbana di fonda sull'effetto cumulativo dei singoli interventi (Alberti, 2020).

- Proattività nel riconoscere una disfunzionalità delle norme e delle procedure burocratiche (Bazzu & Talu, 2017) o nell'assetto spaziale e organizzativo della città.

Il coinvolgimento della società nei processi dell'urbanistica tattica fa di questa pratica uno strumento per l'esercizio del diritto alla città di ognuno, così come viene inteso nel 1968 nel "Diritto alla città" di Henri Lefebvre. L'urbanista francese intende come diritto alla città quel diritto che si basa sull'uso e l'appropriazione dello spazio, cioè sulla possibilità di utilizzo dello spazio e dei beni urbani da parte della cittadinanza, indipendentemente dal fatto che quello spazio o bene sia di proprietà pubblica o privata. È un valore sociale e collettivo che risiede nel vivere in comune lo spazio urbano, ed è in aperta antitesi con la proprietà privata (Belingardi, 2016). Infatti, a prescindere che i promotori dell'intervento tattico siano i cittadini stessi o le amministrazioni cittadine, la società ha una voce nei processi di trasformazione della città, si organizza come una comunità e porta avanti progetti di appropriazione dello spazio, secondo le proprie esigenze e le proprie necessità, in termini di qualità della vita. Tali esigenze e necessità spaziano dal voler cambiare le caratteristiche fisiche di un luogo pubblico, all'aumentare la dotazione di verde urbano, ma anche dal voler innescare un dialogo con la pubblica amministrazione, al voler sensibilizzare il resto della cittadinanza su un tema specifico. Sono considerati luoghi della riappropriazione dello spazio pubblico tutti quelli autocostruiti e gestiti in maniera collettiva, le occupazioni permanenti e temporanee e tutti quelli che nascono come rivendicazione di diritto all'uso (ibid.). Gli interventi tattici, nella loro natura di prodotti di una rivendicazione dello spazio, possono nascere come spontanei, illegali, in alcuni casi apertamente rivoltosi perché nascono come protesta e reazione attiva alla limitatezza normativa, alla lentezza burocratica, all'inadeguatezza degli strumenti della pianificazione urbana (Bazzu & Talu, 2017), all'inefficienza del welfare, alla mancanza di inclusione dei processi decisionali. Queste azioni sono da leggersi come un campanello d'allarme da parte della società che vive nelle città post-industriali, e che prende posizione nel momento in cui le amministrazioni locali e il governo del territorio non riescono a proporre delle risposte efficaci.

1.4 Una critica all'urbanistica tattica e la valutazione della sua efficacia

Secondo i sostenitori dell'urbanistica tattica la città non può garantire dei buoni standard di qualità della vita solamente attraverso l'implementazione di progetti a lungo termine e grandi trasformazioni del tessuto cittadino; è necessario integrare tali progetti con le iniziative tattiche, cioè interventi a piccola scala ma ripetuti più volte all'interno del territorio (Lyodn & Garcia, 2015).

Le critiche a cui gli interventi tattici possono essere sottoposti riguardano la reale capacità di questi ultimi di generare un cambiamento, di innescare una trasformazione in termini di qualità della vita del cittadino. I cittadini vedono aumentare effettivamente i servizi a loro disposizione? La percezione dei quartieri coinvolti nelle iniziative tattiche subisce cambiamenti? Le amministrazioni hanno messo in pratica un approccio inclusivo e partecipativo nelle diverse fasi del processo di *city making*? I cambiamenti innescati sono duraturi o svaniscono una volta che il progetto tattico ha terminato la sua attività? Le aree interessate dal cambiamento sono ampie o circoscritte? Si sono innescati processi di istituzionalizzazione delle iniziative?

L'obiettivo di questo lavoro di tesi è valutare l'efficacia degli interventi di urbanistica tattica, capire quale sia la portata del cambiamento in termini di qualità della vita e in che modo tali trasformazioni dipendano dalla durata temporale e dalla diffusione spaziale dell'intervento. Inoltre, verrà indagato il ruolo degli attori pubblici e sociali al fine di capire quali caratteristiche rendano un intervento tattico più efficace di altri.

Prima di addentrarsi nella valutazione di interventi di urbanistica tattica reali è bene chiarire che il grado di cambiamento che tali iniziative possono innescare, può variare di caso in caso in base alle caratteristiche specifiche, ma rimane pur sempre una trasformazione di portata limitata. Per questo motivo gli interventi tattici non possono sostituire l'azione delle istituzioni, che rimangono gli unici attori a cui spetta il compito di garantire un'adeguata dotazione di spazio pubblico adibito allo sport, alla cultura, agli spazi verdi.

Capitolo 2. Metodologia

Il presente lavoro di tesi si è sviluppato in cinque fasi: analisi della letteratura, selezione dei casi, sviluppo del metodo di valutazione, valutazione dei casi e riconoscimento delle tipologie d'intervento.

2.1 Analisi della letteratura e selezione dei casi studio

L'analisi della letteratura ha riguardato in un primo momento il tema generale del *Temporary Urbanism*, attraverso testi e articoli scientifici, tra i quali il testo fondamentale è stato "The Temporary City" di P. Bishop e L. Williams. Tale approfondimento ha permesso di inquadrare il Temporary urbanism come fenomeno generale che abbraccia diverse pratiche accomunate dall'uso provvisorio di suoli o strutture, quali ad esempio il ri-uso temporaneo, il *Guerrilla Gardening* e l'urbanistica tattica. Successivamente la ricerca si è concentrata esclusivamente sull'urbanistica tattica attraverso due testi, uno americano e uno italiano:

- "Tactical Urbanism: short-term action for long-term change" di M. Lydon e A. Garcia pubblicato nel 2015, il quale costituisce il testo base a livello internazionale sull'urbanistica tattica;
- "Tactical Urbanism 5 – Italia" una rivista a cura di P. Bazzu e V. Talu che riporta diverse casistiche di urbanistica tattica di tutta Italia, in cui il ruolo della cittadinanza è stato predominante.

La letteratura disponibile su uso temporaneo e urbanistica tattica non è particolarmente ricca ed è molto recente, proprio perché le stesse pratiche esistono da pochi decenni.

Di particolare interesse è stata l'analisi del contesto economico, politico e sociale della città post-industriale e neo-liberista, il quale ha permesso la propagazione dei fenomeni di uso temporaneo e urbanistica tattica. Tali riflessioni si basano principalmente su articoli scientifici quali "Temporary uses: a new form of inclusive urban regeneration or a tool for neoliberal policy) di F. Bragaglia e N. Caruso pubblicato nel 2020 e "Urbanistica tattica e rigenerazione urbana" di F. Alberti pubblicato nel 2020.

Una volta individuato l'obiettivo della tesi come l'analisi di casi studio al fine di misurare l'impatto degli interventi tattici sulla qualità della vita dei cittadini, sono stati selezionati i casi studio. Questi sono stati scelti principalmente in base a due fattori di natura differente. Il primo fattore è la rappresentatività, cioè la presenza di caratteristiche specifiche, diverse tra loro, che rappresentassero il più possibile la grande varietà di interventi tattici che si possono attuare. In questa fase infatti la difficoltà maggiore consisteva nello scegliere dei casi che permettessero di sviluppare delle riflessioni utili allo scopo della tesi, all'interno di una varietà molto ampia a livello internazionale. Il secondo fattore è di natura pratica ed è costituito dalla disponibilità di dati di monitoraggio, infatti spesso a livello globale gli interventi tattici venivano descritti attraverso articoli di giornali che ne descrivevano le azioni in fase di costruzione, ma

mancavano effettivi dati di monitoraggio su frequentazione e percezione degli utenti, durante il periodo post-intervento.

Nello specifico il primo caso studio affronta il caso dei *parklet* e di come sono nati da un'idea di un gruppo di artisti chiamato *Rebar* a San Francisco nel 2006, e che nel tempo si è evoluto in due differenti iniziative. Una delle iniziative è chiamata *Pavements to Parks*, è stata promossa dalla Città di San Francisco e prevede l'acquisto di un permesso per realizzare un *parklet* in un parcheggio pubblico da parte di attività commerciali e associazioni. La seconda iniziativa è di scala internazionale, è chiamata *Park(ing) Day* e qualunque attore può essere promotore nella propria città e può organizzare una giornata in cui i parcheggi di una via o un quartiere vengono occupati da elementi che ricordano un parco. Questo caso è particolarmente significativo in quanto a partire dallo stesso intervento si sono sviluppate due iniziative molto diverse e che hanno esiti completamente differenti sul piano del miglioramento della qualità della vita. Inoltre erano disponibili in rete diversi studi di monitoraggio, uno in particolare di grande interesse perché permetteva la spazializzazione dei *parklet* all'interno del tessuto in cittadino, ed era lo studio *Opportunity Mapping San Francisco Parklet & Plazas* del 2014 di G. Stroman.

Il secondo caso studio è quello di *Intersection Repair* a Portland, un'iniziativa promossa e sviluppata dai cittadini che si organizzano per attrezzare le intersezioni tra gli assi viari del proprio quartiere e le trasformano in un luogo di incontro. Questo caso specifico è stato scelto perché rispetto agli altri il ruolo degli attori sociali è centrale, in quanto sono promotori e si occupano dell'implementazione.

Il terzo caso studio è quello di *Piazze Aperte* a Milano ed è stato scelto in quanto è un caso virtuoso italiano, promosso dal Comune di Milano, il quale realizza interventi provvisori per raccogliere le opinioni dei cittadini e successivamente effettuare una trasformazione permanente, come fosse una fase di implementazione 0 di un progetto permanente.

I casi studio sono stati analizzati attraverso un metodo di valutazione sviluppato parallelamente alla selezione dei casi studio, perché è stato necessario tenere conto, tra le altre cose, della disponibilità dei dati.

2.2 Metodo di valutazione e riconoscimento delle tipologie d'intervento

I casi studio, esempi significativi di urbanistica tattica, sono stati sottoposti ad una valutazione qualitativa, attraverso una tabella che ha la funzione di determinare se l'intervento di urbanistica tattica ha portato o meno ad un miglioramento della qualità della vita del cittadino. È bene specificare che in questo lavoro di ricerca la qualità della vita non è considerata in maniera completa ed esaustiva. Genericamente la qualità della vita viene esaminata da organismi autorevoli, come ad esempio a livello europeo l'OCSE, cioè l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Commissione Europea), o a livello nazionale in Italia l'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica). Questi enti prendono in considerazione un numero variabile di indicatori, riguardanti aspetti materiali e non materiali e che, insieme, misurano il benessere dei

cittadini nelle sue molteplici dimensioni. Vengono esaminate le sfere economica e finanziaria, della salute, dell'istruzione, delle condizioni ambientali, della qualità dei servizi, delle relazioni sociali, del benessere percepito... Inoltre, i dati raccolti per il calcolo dei diversi indicatori riguardano l'intero territorio urbano, di solito considerando quello compreso all'interno del limite comunale.

In questa occasione vengono esaminati quegli aspetti della qualità della vita che si ritiene possano essere influenzati da un intervento di urbanistica tattica, caratterizzato da piccola scala e coinvolgimento degli attori sociali. Nello specifico questi aspetti sono: qualità dell'ambiente urbano e degli spazi pubblici, la percezione dell'ambiente urbano, le relazioni sociali tra i cittadini, la propensione dei cittadini ad auto-organizzarsi e prendere iniziativa, il grado di partecipazione della popolazione ai processi decisionali che riguardano gli interventi stessi. Le valutazioni dei diversi aspetti si basano sui dati raccolti all'interno del territorio interessato dall'intervento di urbanistica tattica, e sono esclusivamente qualitative, anche se basate su dati di monitoraggio degli interventi di tipo qualitativo e quantitativo disponibili.

FASE 1. Valutazione dell'efficacia del singolo intervento		FASE 2. Valutazione della diffusione spaziale e frequenza temporale dell'intervento
1. Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, aumento e/o miglioramento dei servizi	2. Aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale	1. L'intervento si è ripetuto nello spazio? Si è diffuso all'interno dell'ambiente urbano? Ha mantenuto la sua efficacia in tutti i punti?
1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabile e pedonali, attrezzature sport...)	2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità	2. L'intervento è stato ripetuto nel tempo (pur rimanendo di tempo limitato)? È divenuto permanente?
1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini	2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi	3. Chi è il promotore dell'intervento? Si è innescato un processo di istituzionalizzazione? Se sì l'efficacia è rimasta invariata?

Figura 1 - Tabella del metodo di valutazione dei casi studio (Fonte: propria elaborazione).

La valutazione dei singoli casi studio è avvenuta attraverso la tabella in Fig. 1, la quale scopone l'esaminazione in due fasi.

- Fase 1: esamina gli aspetti principali dell'intervento escludendo le variabili dello spazio e del tempo relative al fenomeno, dunque considera gli effetti immediati del singolo intervento di urbanistica tattica o in generale dalla singola iniziativa o programma, attivi nel medesimo ambiente urbano.
- Fase 2: considera la diffusione del fenomeno a livello spaziale, secondo diverse scale in base al caso studio (urbana, nazionale, globale...), e a livello temporale.

La fase 1 si articola nella valutazione di due aspetti, che insieme concorrono alla stima del miglioramento della qualità della vita dei cittadini da parte dell'intervento di urbanistica tattica.

Il primo aspetto è quello che riguarda l'ambiente urbano e i servizi e a sua volta si suddivide in altri due campi di valutazione:

- Aumento e/o miglioramento fisico dei servizi;
- Apprezzamento e/o percezione da parte dei cittadini.

Il secondo aspetto considera la sfera delle relazioni sociali tra i cittadini e la loro partecipazioni ai processi decisionali riguardanti gli interventi di urbanistica tattica.

Nello specifico le voci sono:

- Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità;
- Grado di partecipazione al processo decisionale.

La fase 2 di valutazione si effettua attraverso la risposta a tre gruppi di domande che impongono una riflessione su quali siano le implicazioni del fenomeno legate alla durata temporale e alla diffusione spaziale.

Il primo gruppo ha lo scopo di indagare se e in che modo il fenomeno si è ripetuto nello spazio, e secondo quali principi; ad esempio si chiede se l'intervento si è ripetuto all'interno dell'ambiente urbano, se ha influenzato i contesti nazionale e internazionale, e se abbia mantenuto in tutti i punti gli stessi livelli di efficacia misurati nella fase 1 di valutazione e i motivi per cui si è diffuso in un'area o in un'altra.

Il secondo gruppo riguarda l'aspetto temporale e si chiede se gli interventi abbiano raggiunto un apprezzamento tale da consentire un allungamento del tempo di attività, se si siano ripetuti più volte lasciando invariata la durata o se siano divenuti permanenti a tutti gli effetti.

Infine il terzo gruppo di domande indaga se sia avvenuto o meno un processo di istituzionalizzazione, cioè se siano intervenute le istituzioni locali a regolamentare gli interventi; dunque l'obiettivo è riflettere sui motivi che hanno portato o meno ad una istituzionalizzazione, sul ruolo degli attori istituzionali nel nuovo processo e analizzare se sia avvenuto un cambiamento del ruolo di promotore.

La valutazione effettuata attraverso il metodo appena descritto ha portato al riconoscimento di tipologie di intervento di urbanistica tattica e di sviluppare per ogni caso specifiche riflessioni. Tale lavoro ha permesso di individuare i punti forti e i limiti di ciascuna casistica e infine di capire quali caratteristiche degli interventi tattici hanno più probabilità di avere effetti positivi sulla qualità della vita dei cittadini, quale ruolo debbano avere i cittadini e quale le istituzioni. Questo genere di ricerca può effettivamente essere utile a coloro che lavorano nelle amministrazioni locali per capire come gestire l'implementazione di interventi di urbanistica tattica.

Capitolo 3. Il caso dei *parklet* e le iniziative *Park(ing) Day* e *Pavements to Parks* a San Francisco

3.1 Come nasce il *parklet*

L'esperienza dei *parklet* nasce nel 2005 in California, nella città di San Francisco per opera dello studio *Rebar*, il quale è un gruppo multidisciplinare che si occupa di arte, design e attivismo, spesso attraverso installazioni temporanee (*Rebar art and design studio*, 2020).

L'installazione temporanea che ha dato origine al fenomeno dei *parklet* è stata localizzata nel quartiere di San Francisco chiamato SoMA, cioè South of Market. Il quartiere ospita le sedi di diverse compagnie di software e tecnologia come ad esempio *Wired*, *Pinterest*, *Airbnb*, *Uber*, ma anche molti musei celebri della città come il *San Francisco Museum of Modern Art* (South of Market, San Francisco, s.d.). L'area è in generale carente di spazi verdi, infatti l'obiettivo del progetto era mettere in evidenza la grande quantità di spazio, che nelle città come San Francisco, viene dedicato alla sosta o alla circolazione delle auto e quanto poco allo spazio pubblico per la socialità, la salute e il divertimento del cittadino. Il valore simbolico dell'intervento è stato quello di trasformare gli spazi grigi in spazi verdi (Littke, 2015). L'intervento del 2005 consisteva nel pagare un posto auto per due ore e trasformarlo in un piccolo giardino di 2x2,5 metri, attraverso il posizionamento degli elementi simbolicamente associati ad un parco, come il prato verde, una panchina, un albero. Inoltre, è stato posizionato un cartello con la scritta *Park open* (Peckenham, 2014; Bazzu & Talu, 2017; Bradley, 2015). Durante le ore di attività del "giardino" il gruppo *Rebar* ha tenuto sotto controllo l'installazione e ha osservato che le persone si fermavano per sedersi sulla panchina all'ombra dell'albero (Bradley, 2015). Una volta passate le ore in cui il parcheggio era stato pagato, gli oggetti e il prato sono stati rimossi e il parcheggio è tornato allo stato originale (ibid.). Il gruppo di attivisti ha chiamato l'esperienza *Park(ing)*, ha scattato delle foto e le ha pubblicate sul web; le foto dell'installazione hanno avuto grande diffusione e hanno aiutato a generare un dibattito sulla qualità e quantità di spazio pubblico verde all'interno delle città occidentali (Littke, 2015).

A partire da questo evento si è evoluto il concetto generale di *parklet*, che si è successivamente diffuso in tutto il mondo, e le cui caratteristiche fondamentali possono essere così riassunte:

- è un elemento temporaneo;
- occupa lo spazio di solito destinato ai parcheggi auto e può essere attrezzato affinché sia possibile sedersi, riposare o leggere, può contenere del verde come prato o alberi, può offrire un parcheggio per le biciclette, può essere uno spazio di esposizione delle opere d'arte... (Cos'è un "Parklet"?, 2019; *Parklet Impact Study*, 2011);

- costituisce per definizione uno spazio pubblico e questa condizione permane anche nei casi in cui esso venga realizzato in collaborazione con attori privati;
- i materiali da costruzione sono di scarto o a basso costo, e durante le fasi di progettazione è necessario tener conto che la struttura necessiti di essere smontata e rimossa in modo rapido e semplice (Cos'è un "Parklet"?, 2019).

L'intervento *Park(ing)* del 2005 ha portato alla nascita di due iniziative, le quali hanno obiettivi ed esiti differenti, oltre che una diffusione a diverse scale; queste sono l'iniziativa *Park(ing) Day* che ha avuto una diffusione molto ampia e il progetto *Pavements to Parks* realizzato a San Francisco. Entrambe le iniziative saranno analizzate come interessanti esempi di urbanistica tattica.

3.2 L'iniziativa *Park(ing) Day* e il caso di Torino

Il *Park(ing) Day* è un'iniziativa ispirata al celebre intervento del 2005 a San Francisco, e sviluppata nel 2006 dallo stesso gruppo di designer-attivisti *Rebar*, che coinvolge un grande numero di città in tutto il mondo (Bradley, 2015). Ogni terzo venerdì di settembre gruppi di attori (artisti, attivisti, comuni cittadini...) occupano per una giornata alcuni posti auto delle loro città e ricreano degli spazi dedicati ai cittadini. Nel 2011 erano coinvolte 162 città in 35 paesi (ibid.), e negli ultimi anni il numero è aumentato, anche se non esiste un conteggio ufficiale riferito ad anni più recenti.

La grande diffusione dell'evento è stata possibile grazie al fatto che il gruppo *Rebar* ha prodotto per la dicitura *Park(ing) Day* una licenza *Creative Commons*, cioè un tipo di licenza che permette a tutti di realizzare un evento e di utilizzare quel nome (Bradley, 2015), gratuitamente e senza il pericolo di infrangere il diritto d'autore. Tuttavia, attraverso la licenza, *Rebar* ha imposto che venga limitato lo sfruttamento dell'evento a fini commerciali (ibid.), dunque non possono verificarsi collaborazioni col settore privato a fini pubblicitari o utilizzare gli spazi per vendere e somministrare prodotti. Questo aspetto è importante perché evidenzia la volontà del gruppo di focalizzare l'attenzione sull'importanza dei servizi alla comunità, sulla creatività e sulla sperimentazione (ibid.), in contrapposizione alla tendenza di trasformare l'evento in una ulteriore occasione di consumo in base alle logiche capitalistiche.

Le città che vogliono partecipare all'iniziativa possono attenersi alle linee guida che gli ideatori hanno pubblicato nel loro sito internet. Tuttavia, la natura dei *Park(ing) Day* varia da città a città, e le attività che si possono svolgere sono varie: giocare a scacchi, seguire seminari politici, workshop, o frequentare il luogo come spazio di socializzazione... Gli stessi ideatori hanno definito l'iniziativa del *Park(ing) Day* una "struttura" che viene completata con i contenuti che i gruppi locali ritengono più adatti o urgenti, ed eventualmente questa può divenire strumento di sensibilizzazione per tematiche importanti del dibattito pubblico specifico della città e del momento storico (ibid.).

Ai fini della valutazione dell'efficacia del movimento *Park(ing) Day*, in termini di miglioramento della qualità della vita del cittadino, sarà preso in considerazione un caso qualsiasi di una città che ha aderito al *Park(ing) Day*, nello specifico Torino.

La città di Torino ha ospitato l'evento *Park(ing) Day* in tre occasioni: nel 2010, nel 2012 e nel 2013.

Negli anni 2010 e 2012 le giornate del *Park(ing) Day* si sono tenute agli inizi del mese di giugno, come eventi collaterali del *Festival Cinemambiente*, un'iniziativa che ogni anno presenta i film e documentari a tema ambientale. Entrambi gli eventi hanno interessato gli spazi di Via Montebello presso la Mole Antonelliana e il Cinema Massimo.

Nel 2010 l'evento è stato organizzato da *Linaria*, un'associazione romana no profit che si occupa di rigenerazione di spazi urbani abbandonati, degradati o sottoutilizzati, attraverso soluzioni sostenibili (*Linaria*). Durante la giornata del *Park(ing) Day* la superficie dei parcheggi di Via Montebello è stata trasformata in giardini temporanei attraverso prati verdi, alberi, e pallet e sono state organizzate diverse attività rivolte ai passanti. La Fig. 2 mostra le installazioni in Via Montebello.

Izmo, un'organizzazione torinese che si occupa di sviluppo locale, processi partecipativi e progettazione urbana (*IZMO made to gather*), ha invece curato l'evento *Park(ing) Day* tenutosi nel 2012; è stato creato un allestimento utilizzando pallet e occupando l'intera larghezza della via con sedute e un piccolo parco all'interno di un posto auto (*Park(ing) day*, 2013).



Figura 2 - *Park(ing) Day* a Torino in via Montebello nel 2012
(Fonte:<https://izmomadetogather.wordpress.com/projects/parking-day/>)

Infine, il *Park(ing) Day* del 2013 si è svolto lungo le vie commerciali dei quartieri del centro storico, del Quadrilatero Romano e del quartiere Vanchiglia, organizzato dai commercianti riuniti in diverse associazioni. L'iniziativa prevedeva che ogni esercente allestisse un piccolo spazio verde davanti alla propria attività, allo scopo di restituire spazio al pedone e rendere più vivace l'ambiente commerciale.

Riepilogo dati

Luogo: Torino.

Promotore: associazioni no profit e organizzazioni private.

Proprietà del suolo: pubblico.

Obiettivo dell'intervento: sensibilizzazione della popolazione alle tematiche ambientali, rivitalizzazione delle vie commerciali.

FASE 1. Valutazione dell'efficacia del singolo intervento		FASE 2. Valutazione della diffusione spaziale e frequenza temporale dell'intervento
1. Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, aumento e/o miglioramento dei servizi	2. Aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale	1. L'intervento si è ripetuto nello spazio? Si è diffuso all'interno dell'ambiente urbano? Ha mantenuto la sua efficacia in tutti i punti?
1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabile e pedonali, attrezzature sport...)	2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità	2. L'intervento è stato ripetuto nel tempo (pur rimanendo di tempo limitato)? È divenuto permanente?
1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini	2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi	3. Chi è il promotore dell'intervento? Si è innescato un processo di istituzionalizzazione? Se sì l'efficacia è rimasta invariata?

Figura 3 - Tabella del metodo di valutazione dei casi studio (Fonte: propria elaborazione).

Fase 1 di valutazione

1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabili, attrezzature sport...)

Le iniziative prevedevano in tutte e tre le edizioni, la costruzione di piccoli spazi verdi, sedute e l'organizzazione di attività culturali e di intrattenimento, a discapito del parcheggio pubblico riservato alle auto. Tuttavia, è da considerare che l'intervento è molto limitato nel tempo rispetto ad altre iniziative di urbanistica tattica, e che l'obiettivo finale non è quello di creare veri e propri spazi verdi o aree di gioco, ma piuttosto sensibilizzare la popolazione e l'amministrazione pubblica e introdurre i temi ambientali nel dibattito pubblico.

1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini

L'iniziativa non è stata oggetto di monitoraggio e non sono disponibili dati sulla frequentazione e sulla percezione da parte dei passanti o dei residenti. Inoltre, la permanenza molto ridotta degli spazi verdi e delle attrezzature non avrebbe permesso di raccogliere dati validi che riguardano la percezione.

2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità

Data la natura degli eventi *Park(ing) Day* si può affermare che sia aumentato lo spazio per la socialità anche se per un tempo molto limitato.

2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale, o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi

Mediamente il grado di partecipazione delle associazioni e della cittadinanza al processo decisionale e di costruzione è stato abbastanza buono. Il coinvolgimento della popolazione è avvenuto anche *in loco* durante lo svolgimento dell'iniziativa, nel momento in cui i passanti, i cittadini, gli eventuali turisti, hanno partecipato alle attività proposte.

Fase 2 di valutazione

Nelle modalità in cui si è svolta l'iniziativa *Park(ing) Day* non ha un'efficacia diretta verso il miglioramento della qualità della vita dei residenti o degli esercenti, a causa dello svolgimento limitato alle 24 ore e della cadenza dell'evento che può essere al massimo annuale.

Tuttavia lo scopo dei *Park(ing) Day*, non solo a Torino ma in tutte le città in cui si sono tenuti, non è quello di creare dei veri e propri spazi pubblici per i pedoni o aumentare la dotazione di servizi e aree verdi, ma quella di sensibilizzare la popolazione e le amministrazioni locali. L'obiettivo principale è mostrare come sarebbe la città se si attuasse una pianificazione e una progettazione urbana maggiormente orientata alla qualità della vita del cittadino.

A questo proposito è difficile capire quanto i singoli eventi abbiano contribuito all'educazione dei torinesi, e all'arricchimento del dibattito pubblico, in primo luogo perché non è stata effettuata un'azione di monitoraggio mirata in nessuna delle tre edizioni, e poi perché è difficile ottenere un dato oggettivo che riguarda la sensibilizzazione.

3.3 Il programma *Pavements to Parks* a San Francisco

Il programma *Pavements to Parks (P2P)* è un'iniziativa nata a San Francisco nel 2008 dalla collaborazione del *Dipartimento di Pianificazione* e il *Dipartimento dei Lavori Pubblici della Città e Contea di San Francisco*, l'*Agenzia del Trasporto Municipale* e alcune organizzazioni no profit, il cui scopo è quello di creare spazio pubblico accessibile attraverso la conversione di aree sotto utilizzate (Littke, 2015; Schneider, 2017). Il programma consiste nella realizzazione di *parklet* (Fig. 4).

Caratteristica fondamentale del programma è che la costruzione dei *parklet* si basa sul finanziamento di aziende private, attività commerciali o associazioni di cittadini, che diventano sponsor della struttura e si occupano della costruzione, manutenzione e rimozione. Tutte le informazioni necessarie e la completa descrizione dell'iter di attivazione, delle procedure e dei principi che le regolano sono contenute nel *San*

Francisco Parklet Manual, strumento fondamentale del programma. Nello specifico l'edizione presa in analisi è quella del 2015.

Il manuale chiarisce quali sono gli obiettivi che la Città di San Francisco vuole raggiungere attraverso il programma: sfruttare il potenziale dello spazio stradale della città, incoraggiare il trasporto non motorizzato attraverso la messa a disposizione di servizi per pedoni e ciclisti, promuovere l'interazione e la socialità all'interno del quartiere, e supportare le attività commerciali, (presupponendo che l'aumento del traffico pedonale migliori il rendimento delle attività commerciali).

Nel manuale vengono esplicitati i due principi cardine del *parklet*, che devono essere rispettati per ottenere l'autorizzazione da parte dell'ente pubblico:

- La temporaneità. I permessi per l'attivazione di un *parklet* hanno validità di un anno e possono essere rinnovati un numero illimitato di volte; i materiali e il design del *parklet* deve essere progettati in modo che la rimozione sia facile e veloce, ipotizzando anche casi di emergenza in cui sia necessario intervenire sul manto stradale o accedere agli impianti sottostanti.
- La proprietà pubblica. È reso esplicito in diversi punti del manuale che, nonostante il *parklet* sia realizzato a spese di un'attività privata, rimane una proprietà pubblica e tutti possono usufruirne. Ciò significa che la struttura che, ad esempio, viene finanziata da un'attività commerciale, rimane accessibile anche a coloro che non vogliono supportarla e che non acquistano i suoi prodotti.

Le regole per l'approvazione del progetto impongono che la completa accessibilità del *parklet* debba essere esplicitata dal design della struttura stessa: deve essere mostrato un cartello che riporta *PUBLIC PARKLET – ALL SEATING IS OPEN TO THE PUBLIC*, ed è fatto divieto di esporre loghi o pubblicità di qualsiasi genere. È ammessa solo una piccola e non invadente targa che riporta il nome del finanziatore ed eventualmente di coloro che hanno donato materiali. I dipendenti delle attività commerciali che hanno finanziato non possono chiedere alle persone di andarsene, nemmeno per far posto ai clienti che devono consumare ed è proibito il servizio al tavolo. Tuttavia, i dipendenti dell'attività hanno il dovere di sgomberare i tavoli e in generale di liberare tutto lo spazio dai rifiuti e dalla sporcizia, al fine di mantenere il *parklet* pulito e in ordine.

L'attore privato finanziatore deve occuparsi del progetto e della costruzione, previa autorizzazione dell'ente pubblico, e durante l'attività del *parklet* deve occuparsi della manutenzione dei materiali, della pulizia e del decoro dello spazio. Alla fine dei 12 mesi di permesso il finanziatore può decidere se richiedere il rinnovo del permesso oppure se passarlo ad un'altra attività, che si occuperà del suo *parklet*; in caso di non rinnovo l'azienda privata deve occuparsi della totale rimozione della struttura.

Altro compito del finanziatore è quello di assicurarsi che il *parklet* non rechi disturbo alle altre attività adiacenti al *parklet* stesso e a tal fine deve presentare insieme alla domanda i documenti che attestino il consenso di tutte le attività. Il manuale esorta caldamente, (ma ciò non preclude l'approvazione della domanda), a presentare anche

un documento che raccolga le firme dei residenti del quartiere che approvano l'attivazione del *parklet*, al fine di prevederne il successo già in fase di approvazione della domanda.



Figura 4 - Parklet a San Francisco (Fonte: <https://www.pinterest.ch/pin/278730664410999472/>)

3.3.1 Gli studi di monitoraggio: del programma *Pavements to Parks: Parklet Impact Study 2011* e *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014*

I *parklet* realizzati tramite il programma *Pavements to Parks* sono stati oggetto di monitoraggio e raccolta di dati, attraverso i quali è possibile sviluppare alcune considerazioni. Due studi in particolare sono stati presi in esame.

Il primo studio è il *Parklet Impact Study* effettuato dal *San Francisco Great Streets Project* nel 2011, il quale ha monitorato tre postazioni, corrispondenti a tre *parklet* attivi in quell'anno a San Francisco; nello specifico le tre postazioni sono Valencia Street nel quartiere Mission, Stockton Street a North Beach, e infine Polk Street in Downtown. In ognuna delle postazioni le indagini sono consistite nel conteggio dei pedoni, conteggio delle attività stazionarie, rilievo della percezione dei pedoni e rilievo della percezione delle attività economiche. I risultati rilevanti i seguenti.

- Il traffico pedonale medio è aumentato del 44% in Stockton, anche se non ci sono stati cambiamenti significativi nelle altre due postazioni.
- In tutte e tre le postazioni è significativamente aumentato il numero di pedoni che si impegnano in attività stazionarie, soprattutto nei giorni del fine settimana; per attività stazionarie viene inteso parlare con qualcuno, guardare le vetrine dei negozi, mangiare in un bar o ci si riferisce a bambini che giocano presso la postazione di controllo, dunque in generale attività che consistono nel passare del tempo nell'area considerata.

- La percezione delle aree come spazio per la socializzazione e il divertimento da parte dei pedoni è migliorata in una postazione e peggiorata nelle altre due; la percezione dell'area come luogo pulito è migliorata in due postazioni e peggiorata nella restante. Si conclude che la percezione dell'area da parte dei pedoni non è stata influenzata in modo particolarmente positivo dalla presenza dei *parklet*.
- Solo un'attività commerciale, su un totale di sette che hanno risposto al sondaggio, ha riscontrato un aumento di clienti. Tuttavia, le attività commerciali considerano il finanziamento di un *parklet* un investimento, dato dal fatto che l'aumento del traffico pedonale comporta maggiore visibilità dell'attività commerciale. Tale benefit in visibilità è però associabile soltanto agli esercizi commerciali finanziatori e a quelli immediatamente adiacenti ai *parklet*, mentre le attività più distanti dalla struttura non osservano cambiamenti.

Il secondo studio preso in considerazione è *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas*, realizzato nel 2014 dallo studioso G. Stroman. Questo studio contiene la spazializzazione dei dati in ambiente GIS, all'interno di una mappa che comprende l'intera città di San Francisco, dunque consente di sviluppare delle considerazioni sulla base della localizzazione dei *parklet*. Di seguito sono riportati i dati più significativi dello studio ai fini della valutazione dell'impatto dei *parklet* sulla qualità della vita dei cittadini.

Distribuzione geografica dei parklet nei quartieri di San Francisco

La Fig. 5 mostra un grafico che indica il numero di *parklet* presente in ogni quartiere di San Francisco, distinguendo con due colori diversi quelli installati da quelli in cantiere. Come si vede dalla spazializzazione dei dati (Fig. 6), la distribuzione dei *parklet* non è omogenea all'interno del tessuto cittadino. I quartieri che posseggono un numero totale di *parklet* maggiore sono Mission (17), Downtown/Civic Center (8), Russian Hill (7) e infine South of Market (6); tutti gli altri quartieri hanno meno di 5 *parklet*. Il quartiere Mission ha un grande numero di *parklet* e riesce a "doppiare" il numero del secondo quartiere in classifica.

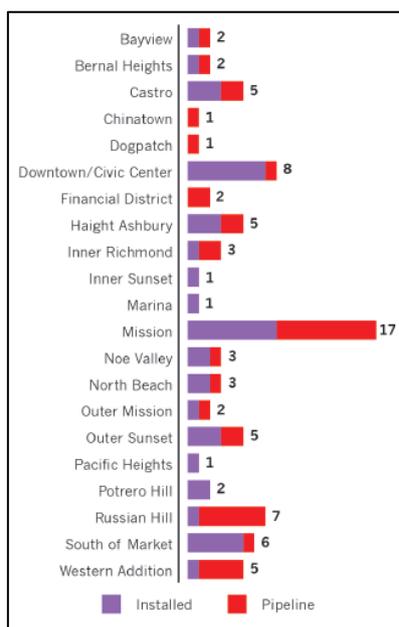


Figura 5 - Numero di parklet per quartieri di San Francisco (Fonte: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014).



Figura 6 - Quartieri di San Francisco con il numero maggiore di parklet - (elaborazione propria da: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014)

Analisi delle zone in cui ricadono i parklet

La Fig.7 mostra il numero di *parklet* installati e in fase di costruzione che ricadono all'interno di *NCD* (*Neighborhood Commercial District*) e *NCT* (*Neighborhood Commercial Transit District*), due classificazioni che fanno parte dello zoning della città, stabiliti dall'articolo 7 del *San Francisco Planning Code*. Nello specifico queste zone corrispondono a:

- *Neighborhood Commercial District*: cluster di attività commerciali al servizio del vicinato, di natura mista.
- *Neighborhood Commercial Transit District*: quartieri ad uso misto, a densità da alta a moderata, orientati al transito di varia scala, e posizionati vicino ai servizi di trasporto.

La maggioranza dei *parklet* ricade dunque in aree definite commerciali o ad uso misto ma direttamente collegate alle zone commerciali.

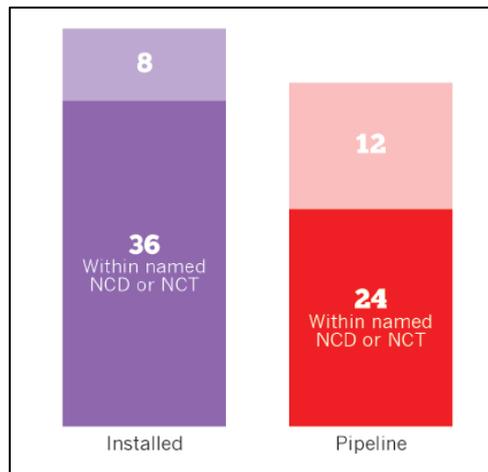


Figura 7 - Numero di parklet che ricade in NCD (Neighborhood Commercial District) o NCT (Neighborhood Commercial Transit District) – (Fonte: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014)

Analisi dei finanziatori

Il grafico della Fig. 8 mostra che tipo di attività commerciali o organizzazioni finanziano i *parklet*, ed evidenzia che una considerevole quantità (66) è finanziata da caffè e ristoranti, dunque attività commerciali di somministrazione. Al terzo posto con 7 *parklet* seguono le organizzazioni e associazioni di cittadini.

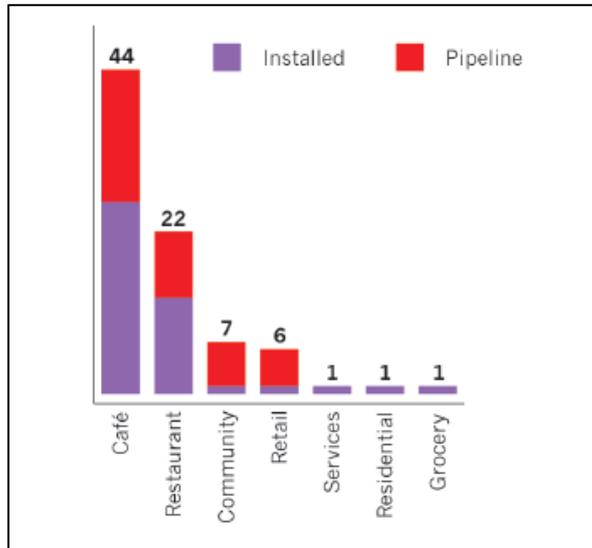


Figura 8 - Numero di parklet per tipologia di finanziatore - (Fonte: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014).

Analisi dell'accesso alle piste ciclabili

La mappa in Fig.10 mostra la rete ciclabile di San Francisco (suddivisa nei tre diversi tipi: corsie segnalate, percorso condiviso e pista separata dal traffico veicolare), e la localizzazione dei *parklet*. Il grafico in Fig. 9 mostra che la maggioranza dei *parklet* installati e in cantiere non si trovano lungo la rete ciclabile, e non c'è una correlazione tra la localizzazione dei *parklet* e quella della rete ciclabile preesistente.

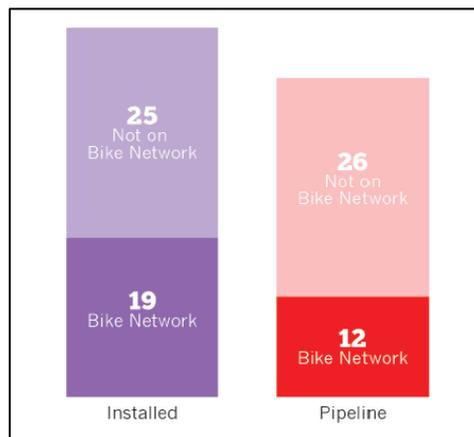


Figura 9 - Numero di parklet localizzati lungo la rete ciclabile - (Fonte: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014).

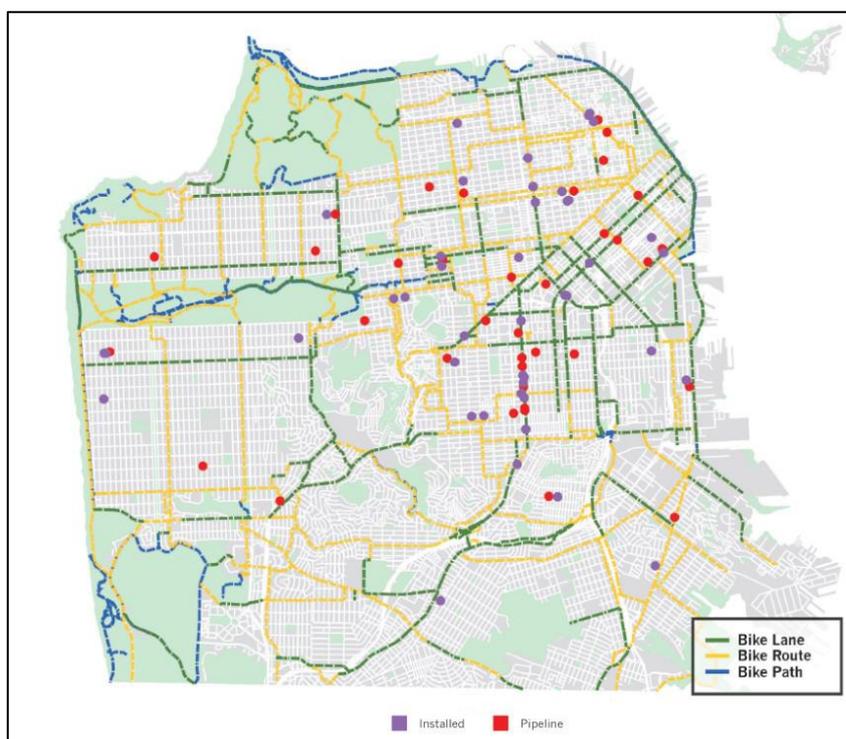


Figura 10 - Relazione tra localizzazione dei parklet e della rete ciclabile – (Fonte: Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014).

Riepilogo dati

Luogo: San Francisco;

Promotore: Città e Contea di San Francisco;

Proprietà del suolo: pubblico;

Obiettivo dell'intervento: sfruttare lo spazio stradale, incoraggiare il trasporto non motorizzato, favorire la socialità, supportare le attività commerciali.

FASE 1. Valutazione dell'efficacia del singolo intervento

1. Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, aumento e/o miglioramento dei servizi	2. Aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale
1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabile e pedonali, attrezzature sport...)	2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità
1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini	2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi

FASE 2. Valutazione della diffusione spaziale e frequenza temporale dell'intervento

1. L'intervento si è ripetuto nello spazio? Si è diffuso all'interno dell'ambiente urbano? Ha mantenuto la sua efficacia in tutti i punti?
2. L'intervento è stato ripetuto nel tempo (pur rimanendo di tempo limitato)? È divenuto permanente?
3. Chi è il promotore dell'intervento? Si è innescato un processo di istituzionalizzazione? Se sì l'efficacia è rimasta invariata?

Figura 11 - Tabella del metodo di valutazione dei casi studio (Fonte: propria elaborazione).

Fase 1 di valutazione

1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabili, attrezzature sport...)

Lo studio *Parklet Impact Study* del 2011 dimostra che il traffico pedonale e le attività stazionarie all'interno e immediatamente vicino ai *parklet* è aumentata.

Tuttavia, lo studio *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas* del 2014 mette in luce che la maggioranza dei *parklet* non sono localizzati presso la rete ciclabile di San Francisco: ciò è da attribuire al fatto che la maggior parte dei *parklet* sono finanziati da attività commerciali, così la loro localizzazione è influenzata maggiormente dalla posizione delle stesse attività piuttosto che dalla presenza della rete ciclabile.

1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini

Il *Parklet Impact Study* mette in evidenza che la percezione da parte dei pedoni è fortemente influenzata dal contesto in cui è inserito il *parklet*, e non viceversa. La percezione da parte delle attività commerciali è positiva perché percepiscono il *parklet* come un investimento che migliora la frequentazione pedonale e di conseguenza aumenta la visibilità del negozio, infatti i finanziatori sono perlopiù bar e ristoranti. Tuttavia, un aumento reale delle vendite è stato riscontrato in un solo esercizio dei sette partecipanti al sondaggio, e i benefit derivanti dalla visibilità si applicano soltanto a quelli molto vicini ai *parklet*.

2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità

Il *Parklet Impact Study* riporta un aumento della frequentazione delle aree adiacenti i *parklet* e un aumento delle attività stazionarie. Ne consegue che i *parklet* rappresentano uno spazio pubblico per le attività di piacere, lo svago, per l'incontro e la socialità dei cittadini del quartiere.

2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale, o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi

Il programma *Pavements to Parks* di San Francisco, nonostante sia nato a partire da un'iniziativa spontanea, è tutt'ora un programma autorizzato e promosso dalla Città di San Francisco. All'interno dell'intero processo, dal concepimento delle regole per l'installazione contenute nel manuale, fino al progetto, installazione e rimozione del *parklet*, gli attori sociali hanno dei ruoli differenti.

La popolazione, rappresentata dalle associazioni di comunità o dagli esercizi commerciali privati, ha la possibilità di richiedere un permesso per l'installazione di un *parklet*, il quale può essere concesso dalla Città di San Francisco. È affidata al finanziatore la fase di design e progetto del *parklet* (con l'accortezza di rispettare alcune regole), la localizzazione, la fase di costruzione, di manutenzione e quella eventuale di rimozione. Inoltre, la popolazione è chiamata ad esprimere il proprio consenso attraverso il documento che contiene le firme degli esercenti la cui attività è limitrofa al *parklet*, da allegare alla domanda di permesso. Si può affermare che le

fasi che riguardano il ciclo di vita del *parklet* sono affidate quasi completamente al finanziatore.

Tuttavia, è da segnalare che nessun attore sociale è stato coinvolto dai vari Dipartimenti e dalla Città di San Francisco durante la stesura delle regole di installazione contenute all'interno del *San Francisco Parklet Manual* o sulle decisioni che riguardano il metodo di concessione dei permessi.

In sintesi, gli attori sociali hanno la possibilità di partecipare al programma, finanziare e curare il ciclo di vita del *parklet* ma non hanno la facoltà di partecipare al processo decisionale che porta alla stesura delle regole e dei criteri su cui si basa il programma.

Fase 2 di valutazione

Considerando che l'iniziativa *Pavements to Parks* è nata a partire dall'occupazione di un parcheggio nel quartiere SoMa e ha portato all'installazione di 82 *parklet* (realizzati e in cantiere) in tutta la città di San Francisco, si può affermare che ha avuto una diffusione spaziale ampia. Il fenomeno dei *parklet* ha però avuto una propagazione disomogenea all'interno del tessuto cittadino e ha interessato in particolare alcuni quartieri, come specificato dallo studio *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas*: Mission, Downtown/Civic Center, Russian Hill e South of Market (SoMa).

Questi quattro quartieri sono accomunati dalla vivace attività commerciale e dall'assidua frequentazione turistica, aspetti legati alle diverse vocazioni dei singoli quartieri. I quartieri Mission e SoMa sono moderni, conosciuti per essere sedi di importanti compagnie informatiche, ma ospitano anche musei e gallerie d'arte (South of Market, San Francisco; Mission District, San Francisco, s.d.); inoltre Mission è considerato il centro della cultura latina a San Francisco (Mission District, San Francisco), e SoMa un punto di riferimento per la comunità LGBT. Downtown/Civic Center ospita le principali sedi istituzionali e culturali (Civic Center Cultural Landscape Inventory). Russian Hill è un quartiere meno trafficato, le cui vie sono spesso strette e tortuose, e ha una grande tradizione commerciale di piccoli negozi, specialmente di antiquariato (Russian Hill, San Francisco).

Un altro aspetto che accomuna i quartieri è messo in evidenza da un dato emesso dal *Francisco Park Conservancy*.

La Fig.12 mostra la mappa di San Francisco colorata a scala semaforica, secondo un punteggio calcolato in base alla distanza di ogni punto del tessuto cittadino dai luoghi pubblici di svago, come ad esempio gli spazi verdi. È evidente che i quartieri che ospitano il numero maggiore di *parklet* Mission, Downtown/Civic Center, Russian Hill e South of Market, colorati di giallo, arancio e rosso, sono caratterizzati da punteggi medio-alti che rappresentano distanze medio-alte dagli spazi aperti e di svago. La mancanza di spazi verdi è dovuta alla caratteristica topografica dell'area Nord-Est della città, in cui i terreni piani sono rari, infatti l'84% degli spazi aperti e per lo svago si trova al di fuori della zona Nord-Est di San Francisco (Francisco Park Conservancy).

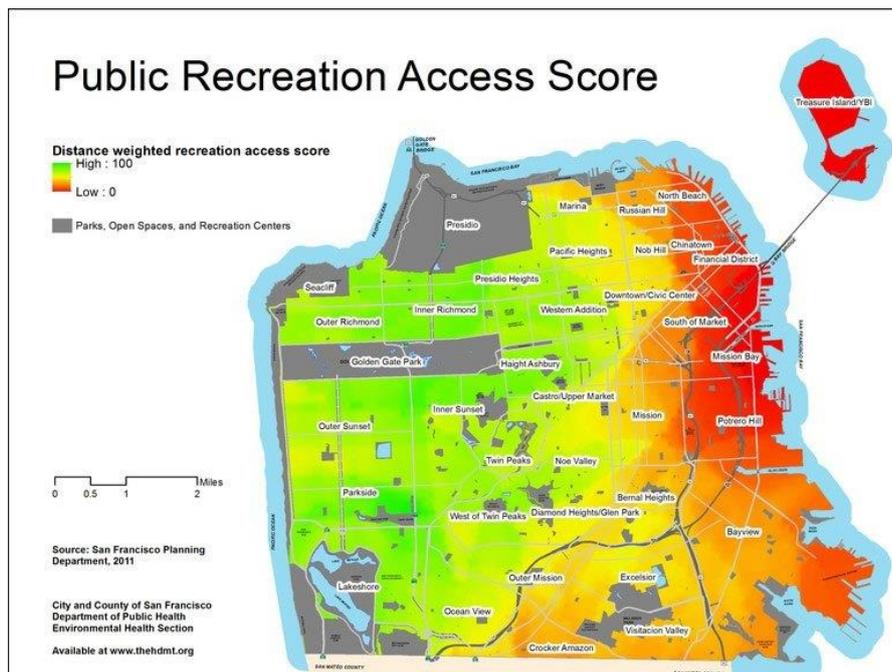


Figura 12 - Public Recreation Access Score, punteggio che misura la distanza dai luoghi pubblici di svago – (Fonte: <https://franciscopark.org/significance/>).

Inoltre, lo studio *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas* riporta altri due dati interessanti a questo proposito. Il primo dato riporta che la maggioranza dei *parklet* (installati e in fase di costruzione) si trovano all'interno di *Neighborhood Commercial District* o *Neighborhood Commercial Transit District*, che costituiscono le aree della città commerciali o direttamente collegati a queste. Il secondo dato importante è che la maggioranza dei *parklet* sono finanziati da attività commerciali di somministrazione come bar e ristoranti, e solo una piccola parte direttamente da associazioni di cittadini. È evidente che i *parklet* sono considerati degli investimenti da parte degli esercenti di San Francisco, per il loro potere di aumentare il traffico pedonale e le attività stazionarie dei passanti.

In sintesi si può affermare che la diffusione dei *parklet* nel tessuto cittadino è fortemente legata a due fattori:

- la lontananza dai luoghi pubblici per lo svago e aree verdi, dunque la necessità di queste attrezzature dai cittadini;
- la forte presenza commerciale all'interno tessuto cittadino.

Secondo il Dipartimento di pianificazione a dicembre 2020 erano presenti a San Francisco 59 *parklet* realizzati attraverso il programma *Pavements to Parks* (Dipartimento di Pianificazione San Francisco). Il numero è più alto se si considerano quelli realizzati attraverso un programma simile a *Pavements to Parks*, chiamato *Share Spaces* (City and County of San Francisco), e che durante la pandemia di Covid-19

ha permesso il rilascio di permessi per ulteriori *parklet*, soprattutto alle attività commerciali di somministrazione, al fine di aumentare lo spazio pubblico e consentire il distanziamento sociale. Dunque la Città di San Francisco continua a rilasciare permessi per la costruzione dei *parklet*, e si può affermare che il programma sia in generale un'iniziativa di successo, dato il numero di permessi rilasciati fino al 2020.

3.4 Osservazioni finali su *Park(ing) Day* e *Pavements to Parks*

Il caso studio di San Francisco e dei *parklet* è interessante perché rappresenta l'esempio di un processo di istituzionalizzazione di una pratica di urbanistica tattica nata come spontanea, che si è sviluppata in due direzioni differenti. Tali direzioni, rappresentate dall'iniziativa *Park(ing) Day* e il programma *Pavements to Parks*, hanno obiettivi, scale di diffusione e risultati differenti.

La prima direzione di sviluppo è quella intrapresa dall'iniziativa *Park(ing) Day*, che ha coinvolto numerose città a livello mondiale, grazie alla possibilità di unirvisi senza costi da parte degli organizzatori o delle amministrazioni cittadine. Come è stato analizzato in precedenza, l'iniziativa, promossa da associazioni e organizzazioni private, mira a sensibilizzare le popolazioni e le amministrazioni locali, al fine di intraprendere azioni di pianificazione e progettazione urbana focalizzate al miglioramento della vita del cittadino. Per questo la valutazione effettuata attraverso la tabella (Fig. 11) per misurare il grado di efficacia dell'intervento in termini di miglioramento della qualità della vita del cittadino e del grado di partecipazione ai processi decisionali, non ha prodotto valutazioni positive. Per quanto riguarda il grado di sensibilizzazione della popolazione e il livello del dibattito pubblico, è difficile capire quanto gli eventi abbiano influito a livello locale a Torino, anche a causa della mancanza di dati di monitoraggio. Si può però affermare che il verificarsi dell'evento *Park(ing) Day* in 162 città (Bradley, 2015) abbia contribuito a mantenere viva l'attenzione sui temi ambientali e della gestione dello spazio pubblico nelle città a livello globale.

La seconda direzione di sviluppo è quella del programma *Pavements to Parks*, che interessa la sola città di San Francisco ed è promossa e organizzata da Città e Contea di San Francisco insieme ai Dipartimenti interessati. Il programma nato nel 2008 e attivo fino al 2020, ha come obiettivo dichiarato nel *San Francisco Parklet Manual* lo sfruttamento dello spazio stradale, incoraggiamento del trasporto non motorizzato, favorire la socialità, supporto delle attività commerciali. Tuttavia, attraverso i dati raccolti in particolare da due studi *Parklet Impact Study 2011* e *Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas 2014*, è stato analizzato che non sempre gli obiettivi preposti dal manuale sono stati raggiunti, e che gli interventi non hanno sempre comportato per i cittadini un aumento della qualità della vita, secondo i termini indicati nella tabella di valutazione (Fig.12).

Dai dati infatti è emerso che se da un lato la realizzazione dei *parklet* dipende dalla necessità dei cittadini di aree verdi e luoghi per lo svago, dall'altro questa è fortemente legata all'ambiente commerciale, e che il *parklet* è percepito dalle attività commerciali come un investimento. Ciò emerge dai seguenti dati: la maggioranza dei *parklet* è in

zone commerciali, è finanziato in larga parte da attività commerciali e in minor parte da associazioni di cittadini. Dunque, la sottrazione di spazio pubblico alle auto per destinarlo ai pedoni e il miglioramento della qualità dello spazio urbano, passa in secondo piano rispetto alla volontà di migliorare l'ambiente commerciale e incrementare i profitti delle attività commerciali.

Per quanto riguarda la partecipazione al processo decisionale, questa è parziale perché le attività private e le associazioni si occupano del completo ciclo di vita del *parklet* stesso, ma non hanno avuto voce in capitolo nel momento della stesura delle regole e dei criteri. Se questo fosse successo, si sarebbero potute concordare delle regole che incoraggino associazioni di cittadini a finanziare i *parklet*, anche in zone completamente residenziali.

Capitolo 4. Il caso di *Intersection Repair* a Portland

4.1 Come nasce *Intersection Repair*

Nel 1996 l'architetto Mark Lakeman, insieme ad un gruppo di residenti del quartiere Sellwood della città di Portland, decide di realizzare un luogo di incontro per i cittadini, in corrispondenza dell'intersezione stradale tra Sherret Street e 9th Avenue (Lyodn & Garcia, 2015) (Fig. 13).

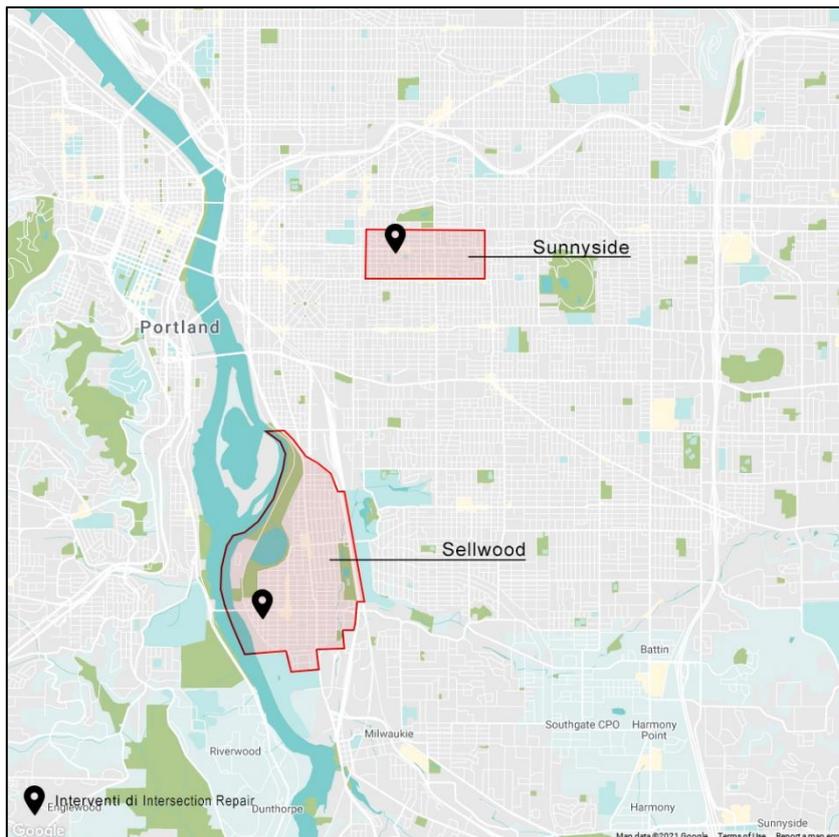


Figura 13 - I quartieri Sellwood e Sunnyside a Portland (Fonte: propria elaborazione da <https://snazzymaps.com/editor/edit-my-style/352177>)

Il quartiere Sellwood si trova lungo il confine sud della città, sulla riva ovest del fiume Willamette. In corrispondenza della riva si trova un ampio parco, chiamato Oaks Bottom Wildlife Refuge, mentre sul lato est del quartiere vi è il Westmoreland Park Nature Playground, di dimensioni più ridotte rispetto al precedente. Il tessuto del quartiere, racchiuso tra le due aree verdi, è quello tipico delle città americane e dunque anche di Portland: isolati rettangolari ricavati su una griglia regolare di strade principali e secondarie.

In generale il tessuto urbano “a griglia” è considerato per molti aspetti funzionale, in quanto offre un ampio numero di percorsi che uniscono due punti, incrementando la connettività e l'efficienza del trasporto di merci e della disponibilità dei servizi

(Semanza & March, 2008). Tuttavia la facilità con cui avvengono i trasporti avviene a discapito delle interazioni umane, perché lo spazio cittadino è destinato alle auto e ai mezzi di trasporto, invece che ai pedoni (ibid.). Il rapporto tra strada e isolato non lascia spazio a slarghi, piazze, aree pubbliche per lo stazionamento dei pedoni. (re:Streets). La mancanza di luoghi pubblici di riunione mina la socializzazione spontanea e influisce negativamente sulla densità delle reti interpersonali; ciò causa una mancanza di comprensione reciproca e di fiducia tra i cittadini (Semanza & March, 2008).

Il quartiere di Sellwood accusa questo genere di problematiche. La percezione dei residenti è che, nonostante la vicinanza fisica delle loro abitazioni, manchino luoghi di riunione, adatti per instaurare relazioni sociali tra di essi (Lyodn & Garcia, 2015). Così Mark Lakeman e alcuni residenti si sono riuniti e hanno deciso di agire su un incrocio stradale e trasformarlo in un luogo di incontro attraverso la realizzazione di un dipinto sulla pavimentazione, e nei quattro angoli sono stati costruiti una postazione con macchinetta automatica per preparare il tè attiva 24 ore su 24, un piccolo teatro per bambini e un chiosco per le informazioni (ibid.). Durante il weekend successivo alla realizzazione le persone del quartiere si sono riunite e hanno frequentato l'intersezione stradale. (re:Streets)

La costruzione delle strutture, non essendo autorizzata, è stata portata avanti durante una finta festa di vicinato, organizzata appositamente dai residenti per impedire il passaggio delle auto e consentire le attività di costruzione (Lyodn & Garcia, 2015). Il gruppo di cittadini, prevedendo che le strutture sarebbero state presto o tardi rimosse, le hanno progettate rimovibili e facilmente smontabili. Per queste motivazioni l'intervento viene considerato un vero e proprio atto di disobbedienza civile (ibid.). L'intero costo dell'intervento è stato di 56 dollari (re:Streets), grazie all'utilizzo di materiale di scarto e al contributo di più attori.

Nello stesso anno della realizzazione del primo episodio, che prende il nome di *Share-It Square*, Mark Lakeman fonda l'associazione no profit *City Repair*, allo scopo di aiutare altri gruppi di cittadini a organizzare iniziative simili (Silha, 2004). L'obiettivo principale che si pone l'associazione è quello di rivitalizzare i quartieri attraverso la costruzione di luoghi pubblici di incontro, e trasformare la griglia dominata dalle auto in un ambiente ospitale per i pedoni (Semanza & March, 2008). L'approccio mantenuto dall'associazione è quello di accompagnamento e guida di gruppi di persone che vogliono migliorare un'intersezione stradale, aiutandoli nella stesura del progetto a partire dalle proprie idee e nel dialogo tra di loro (City Repair).

Oggi l'associazione è ancora attiva e sostiene diversi progetti di *placemaking* rivolte ai cittadini, cioè quel genere di iniziative che permette ai residenti di trasformare lo spazio urbano e creare dei luoghi che rispondano alle loro esigenze (ibid.).

Qualche anno dopo *Share-It Square*, nel 2000, l'amministrazione della città di Portland ha percepito simili interventi come un modo per migliorare la qualità della vita dei cittadini, senza costi per la città, e ha prodotto un'ordinanza per la regolamentazione di questi interventi in tutti i quartieri (Silha, 2004; Lyodn & Garcia, 2015). Tra le

informazioni che bisogna fornire per ottenere il permesso viene richiesto che l'80% dei cittadini entro i due isolati appongano la loro firma di approvazione del progetto (re:Streets), in modo che sia garantito il benessere della maggior parte della popolazione della zona.

A gennaio 2017 l'Ufficio dei Trasporti di Portland ha registrato 49 progetti sulle intersezioni della città, e l'associazione *City Repair* ha intrattenuto contatti a livello internazionale nell'assistere altri gruppi ad implementare iniziative simili di urbanistica tattica (Johnson, 2018).

A 15 anni dall'episodio che ha dato inizio al fenomeno, l'intersezione di *Share-It Square* è ancora frequentata dai residenti e le attività presenti sono aumentate in numero e hanno subito diversi cambiamenti. Inoltre le strutture che le ospitano sono divenute sempre meno temporanee e sono state realizzate con materiali sempre più duraturi.

4.2 Il caso di *Sunnyside Piazza*

Sunnyside Piazza è il nome dell'intervento di trasformazione dell'intersezione situata tra 33rd SE Street e Yamhill Street, nel quartiere Sunnyside a Portland (re:Streets). Sunnyside è un quartiere residenziale nella zona sud della città, posto ad ovest del fiume Willamette, e formato da un tessuto con blocchi e griglia stradale regolari (Sunnyside Neighborhood Guide). Dunque soffre delle problematiche tipiche di questa impostazione, come descritto in precedenza.

Per inquadrare meglio il contesto in cui l'intervento Sunnyside si sviluppa, è opportuno citare alcuni dati circa la composizione sociale del quartiere.

Sunnyside nel 2003, a due anni dalla realizzazione del progetto nel 2001, ospitava 6513 persone e 3466 famiglie (Semenza, 2003). La grande maggioranza degli abitanti sono bianchi (88%), seguiti da asiatici (4,5%), ispanici (3,4%) e neri (1,7%) (Semenza, 2003).

Nel 2007 l'età media dei residenti di Sunnyside era di 30,7 anni, che confrontata con l'età media dello Stato dell'Oregon di 36,3 anni, dimostra che il quartiere ospita una popolazione perlopiù giovane (City-data.com).

Nel 2000 della popolazione che aveva più di 25 anni e residente a Sunnyside, il 90,3% ha almeno un titolo di studio corrispondente al diploma di scuola superiore, il 29,3 % ha almeno una laurea triennale e il 6,4% ha una laurea magistrale (ibid.). In Fig.14 i dati appena descritti sono confrontati con quelli corrispondenti dello stato dell'Oregon: la percentuale di residenti a Sunnyside che hanno almeno una laurea triennale è più alta rispetto a quella dello Stato (City-data.com).

Nell'anno 2000 il reddito pro-capite dei residenti a Sunnyside è di \$25.279 (City-data.com), superiore a quello della città di Portland nello stesso anno, che ammonta a \$22.643 (City-data.com)

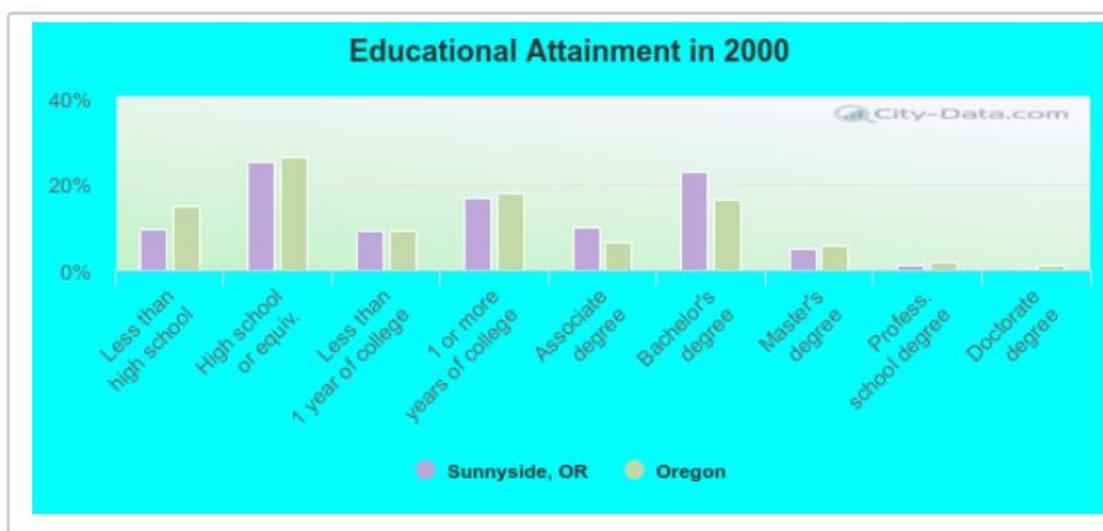


Figura 14 - Educational Attainment in 2000, conseguimento dei titoli di studio nell'anno 2000 - (Fonte: <http://www.city-data.com/city/Sunnyside-Oregon.html>).

Da questi dati si può concludere che il quartiere Sunnyside nei primi anni 2000 aveva una composizione sociale rappresentata da persone bianche, giovani, istruite e mediamente più ricche rispetto al resto della città.

La causa scatenante che ha portato i residenti a rivolgersi all'associazione *City Repair* è stata la sensazione di malessere provocata in particolare da rumore, velocità del traffico, episodi illegali legati alla droga, e presenza di automobili abbandonate (re:Streets).

Nel 2001 un gruppo di residenti decise di agire per migliorare le proprie condizioni di vita, si è rivolto all'associazione *City Repair*, la quale all'interno del processo ha acquisito il ruolo di facilitatore.

Dopo diversi mesi di reciproco ascolto e trattative è stato prodotto il progetto di *Sunnyside Plaza* (Lyodn & Garcia, 2015; re:Streets, s.d.), il quale ha ricevuto l'approvazione dai funzionari della Città di Portland.

Le azioni previste comprendevano il disegno di un grande girasole (Fig. 15), simbolo del quartiere, sulla pavimentazione stradale in corrispondenza dell'intersezione, posizionamento di fioriere nei quattro angoli per impedire alle persone di parcheggiare, e sistemazione di strutture ad arco sulle quali far crescere piante rampicanti e formare un passaggio coperto (Lyodn & Garcia, 2015). La realizzazione delle opere è stata portata avanti dagli stessi residenti, che hanno messo a disposizione il loro tempo e materiali, a seconda della disponibilità.

Nel 2002 sono state approvate delle nuove strutture, a completamento del progetto originario, che comprendevano un "muro dell'arte" costruito in *cob*, un materiale tradizionale locale fatto con argilla, paglia, acqua e sabbia, e decorato con mosaici colorati e nicchie (Semenza, 2003). Il progetto prevedeva anche un chiosco per lo scambio di messaggi ed informazioni e una fontana ad energia solare, anch'essa

decorata con mosaici fatti di tessere di vetro e costruita in modo da favorire l'interazione dei passanti tra loro e con la fontana stessa (ibid.).

L'intervento è stato oggetto di studio da parte della *School of Community Health*, all'interno della *Portland State University*, e in particolare la ricerca è stata seguita dal professor Jan C. Semenza, il quale ha pubblicato i risultati nel 2003 in un articolo intitolato *The Intersection of Urban Planning, Art and Public Health: the Sunnyside Piazza*. Lo studio si basa sull'assunto per cui gli ambienti con caratteristiche fisiche deteriorate possono influenzare negativamente la salute pubblica; nello specifico possono portare a provare senso di alienazione che sfocia in atti di vandalismo, crimine, abuso di droga, e disturbi a livello sociale.

Sono stati raccolti dei dati circa l'interazione dei passanti e le percezioni dei residenti, e sono stati successivamente messi a confronto con quelli di altre intersezioni o quartieri simili ma che non hanno subito interventi di miglioramento.



Figura 15 - Pavimentazione dell'intersezione a Sunnyside Piazza (Fonte: <http://www.pdxstreetart.org/articles-all/sunnyside-piazza>).

Interazione dei passanti

Ad aprile 2003, su 507 pedoni che sono passati attraverso l'intersezione, 164 (il 32%) hanno interagito con la piazza, il che comprende scattare fotografie, bambini che giocano con la fontana, persone che fanno jogging, turisti che si fermano ad ammirare le strutture e l'arte dei disegni e del mosaico. In altre intersezioni simili che non hanno subito interventi la percentuale di interazione è invece del 7%.

Percezione dei residenti

In questo caso i dati prendono in considerazione i residenti campionati all'interno di un raggio di due isolati dall'intersezione *Sunnyside Piazza*, e comparati con i dati relativi ad un quartiere adiacente con un profilo demografico simile.

Su 97 residenti nella zona di *Sunnyside Piazza*, 63 (il 65%) hanno descritto il loro quartiere come un luogo eccellente in cui vivere, invece nel quartiere di controllo lo hanno affermato il 35% degli intervistati.

Invece non ci sono differenze statisticamente significative tra i due siti per quanto riguarda i residenti che credono che il proprio quartiere sia un buon posto per far crescere i bambini, in cui le percentuali sono 43% a Sunnyside e il 36% nel quartiere di comparazione.

Nel quartiere di *Sunnyside Piazza* l'86% degli intervistati hanno riportato un eccellente o molto buono livello di salute generale, in confronto al 57% dell'altro quartiere; a Sunnyside il 57% degli intervistati ha riportato di essere quasi mai depresso, contro il 40% del quartiere di comparazione.

Riepilogo dati

Luogo: quartiere Sunnyside, Portland.

Promotore: gruppo di residenti.

Proprietà del suolo: pubblica.

Obiettivo dell'intervento: realizzare un luogo di riunione per i residenti, migliorare l'interazione sociale, risolvere i problemi di traffico, episodi illegali, auto abbandonate.

Fase 1 di valutazione

1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabili, attrezzature sport...)

Si può affermare che si tratti di un miglioramento dello spazio fisico in quanto *Sunnyside Plaza* consiste in un'arricchimento dell'intersezione stradale, che trasformano l'area in un luogo per la socialità dei residenti.

FASE 1. Valutazione dell'efficacia del singolo intervento		FASE 2. Valutazione della diffusione spaziale e frequenza temporale dell'intervento
1. Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, aumento e/o miglioramento dei servizi	2. Aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale	1. L'intervento si è ripetuto nello spazio? Si è diffuso all'interno dell'ambiente urbano? Ha mantenuto la sua efficacia in tutti i punti?
1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabile e pedonali, attrezzature sport...)	2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità	2. L'intervento è stato ripetuto nel tempo (pur rimanendo di tempo limitato)? È divenuto permanente?
1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini	2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi	3. Chi è il promotore dell'intervento? Si è innescato un processo di istituzionalizzazione? Se sì l'efficacia è rimasta invariata?

Figura 16 - Tabella del metodo di valutazione dei casi studio (Fonte: propria elaborazione).

1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini

I dati contenuti nell confermano che l'intersezione *Sunnyside Plaza*, rispetto ad un'intersezione che non ha subito interventi di miglioramento, provoca maggiori interazioni fra i passanti, e vi è una percentuale più alta di residenti che considerano il quartiere una zona eccellente in cui vivere.

2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità

Si può affermare che l'intervento abbia prodotto un luogo che favorisce la socialità e l'interazione tra i residenti. I momenti di socialità considerati sono anche quelli di progettazione e implementazione dell'intervento, in quanto entrambe le fasi sono state interamente curate dai residenti.

2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale e propensione della popolazione ad auto-organizzarsi

Il grado di partecipazione al processo è alto, in quanto quest'ultimo è stato guidato e completamente sviluppato da un gruppo di residenti del quartiere; quest'ultimo dovrebbe rappresentare il volere di almeno l'80% dei residenti entro i due isolati, che corrisponde alla percentuale di persone che devono apporre la loro firma di approvazione per ottenere il permesso. Gli altri attori coinvolti sono l'associazione no-profit *City Repair* che ha svolto il ruolo di facilitatore nelle fasi di stesura del progetto e richiesta dell'approvazione alla Città di Portland. La fase di monitoraggio non è stata sviluppata dai cittadini.

Fase 2 di valutazione

Il progetto *Intersection Repair* è nato nel 2001 e nel 2017 erano stati realizzati in tutto 49 progetti. Per questo si può dire che l'iniziativa abbia avuto successo e sia stata ripreso da diversi gruppi di cittadini in tutta la città e per tutti i 16 anni di attività dell'associazione *City Repair*. È da segnalare che al momento non esiste uno studio completo che monitori la localizzazione degli interventi all'interno del tessuto cittadino

e i risultati di frequentazione e percezione nel complesso, ma soltanto ricerche che riguardano singoli interventi, come quello preso in analisi in precedenza.

I casi di *Share-It Square* a Sellwood e *Sunnyside Piazza* sono divenuti gradualmente permanenti, grazie alla cura e alla continua frequentazione dei residenti e dei passanti. Perciò i materiali delle strutture sono stati sostituiti con altri più durevoli, diventando parte dell'arredo urbano e dei servizi disponibili e i disegni delle pavimentazioni vengono spesso ravvivati.

I casi di successo di *Intersection Repair* affrontano un processo che li porta a divenire permanenti, finché sono tenuti in vita da un ambiente politico che permette loro di occupare il suolo pubblico attraverso i permessi, e finché i cittadini sono disposti a mantenerli. Infatti si può affermare che sia avvenuto un processo di istituzionalizzazione, in quanto esistono delle ordinanze emanate dal Consiglio cittadino che ne regolano l'attività e la permanenza su suolo pubblico, ma ciò non ha implicato un cambiamento degli attori o dei promotori del processo. Gli attori principali rimangono sempre i cittadini che si adoperano per migliorare le intersezioni urbane e le mantengono in vita fino a quando lo ritengono necessario e l'intervento apporta miglioramenti alla qualità della vita del quartiere.

Altro aspetto da considerare è il senso di responsabilità di cui si auto-investono i cittadini in un processo totalmente sviluppato da essi stessi, in cui il ruolo delle istituzioni è stato marginale. Le strutture e le opere di abbellimento essendo state progettate e implementate da un gruppo di cittadini, sono meno soggette ad eventi di vandalismo ed è più probabile che siano mantenute in buone condizioni. Inoltre l'intervento ha la capacità di "auto-regolarsi" in quanto nasce solo nel momento in cui i residenti avvertono un reale bisogno, e muore nel momento in cui questo bisogno non è più avvertito e i cittadini decidono spontaneamente di rimuovere le strutture.

Capitolo 5. Il caso di *Piazze Aperte* a Milano

5.1 L'iniziativa *Piazze Aperte*

Il progetto *Piazze Aperte* è stato avviato nel 2018 dal Comune di Milano e consiste nella riqualificazione di alcune piazze in diversi quartieri della città, al fine di renderle uno spazio pubblico per l'aggregazione e promuovere la mobilità sostenibile aumentando e migliorando le aree pedonali (Comune di Milano, 2020).

L'iniziativa è realizzata in collaborazione con attori esperti sui temi della qualità della vita, del trasporto e della sostenibilità, nello specifico *Bloomberg Associates*, *National Association of City Transportation Officials* (NACTO) e *Global Designing Cities Initiatives* (Comune di Milano, 2020). I primi rappresentano un servizio di consulenza internazionale nata per guidare i governi nel miglioramento della qualità della vita dei cittadini (Bloomberg Associates). La seconda è un'associazione no profit di sindaci e agenzie di trasporto nord americane, che si occupano di circolazione delle idee e approccio cooperativo per quanto riguarda le questioni del trasporto nazionale (National Association of City Transportation), e infine *Global Designing Cities Initiatives* è un programma della NACTO che riguarda il trasporto sicuro e sostenibile e la trasformazione delle strade (Global Designing Cities Initiative).

Piazze Aperte fa parte dei più ampi *Piano di Governo del Territorio Milano 2030* e del *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, due programmi strategici che intendono migliorare lo spazio pubblico nell'ottica di favorire le interazioni sociali e incoraggiare il trasporto sostenibile, mirando a coinvolgere tutti i Municipi della città (Comune di Milano, 2020). L'approccio messo in pratica è quello dell'urbanistica tattica in quanto si tratta di interventi di trasformazione e miglioramento a durata limitata, seguiti da un'azione di monitoraggio della frequentazione e della percezione dei cittadini. In base ai risultati ottenuti viene sviluppato successivamente un vero e proprio progetto di trasformazione, da implementare in modo permanente. Gli interventi a durata limitata sono a basso costo, cioè realizzati con materiali economici o di scarto. L'obiettivo è quello di ricreare una situazione molto simile a quella del progetto finale, ma ancora modificabile, che serve da strumento di controllo e monitoraggio prima di investire risorse in una trasformazione permanente. Così facendo è possibile "testare" gli effetti del progetto e considerare le osservazioni dei cittadini.

Tra il 2018 e il 2019 sono state realizzate 15 *Piazze Aperte* pilota. (mentelocale, 2020; Comune di Milano, 2020). In generale le azioni intraprese sono state l'incremento delle strade a velocità moderata, la realizzazione di piste ciclabili e pedonali, la pedonalizzazione delle aree, l'installazione di attrezzatura sportiva e per il gioco dei bambini, la riattivazione di spazi pubblici sottoutilizzati, la realizzazione di spazi per il posizionamento di tavoli per le attività commerciali di somministrazione (mentelocale, 2020; Comune di Milano, 2020). L'ultima azione ha acquisito particolare rilevanza nel 2020, quando si è reso necessario espandere le aree pubbliche occupate dai tavolini

di bar e ristoranti, per permettere loro di proseguire le attività rispettando le regole di distanziamento imposte dalla pandemia di Covid-19 (mentelocale, 2020).

Altra caratteristica peculiare del programma *Piazze Aperte* è che il Comune ha snellito notevolmente gli iter burocratici necessari all'attivazione degli interventi (mentelocale, 2020), operazione necessaria affinché sia possibile realizzare opere in modo rapido, considerando che gli interventi sono di durata limitata e atti a testare l'efficacia delle soluzioni progettate per ognuna delle specifiche aree.

AMAT (*Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio*) ha realizzato un'indagine che riguarda le prime cinque piazze realizzate, e cioè Dergano, Angilberto II, Porta Genova, Spoleto/Venini e Belloveso. Su un campione di 650 persone tra residenti e utenti che abitualmente frequentano le piazze, l'81% degli intervistati si ritiene soddisfatto degli interventi, il 76% vorrebbe fossero definitivi e infine il 77,6% considera le aree che sono state pedonalizzate come sicure (Milano Today, 2020). Dunque, si può affermare che mediamente i primi interventi abbiano avuto un riscontro positivo da parte dei residenti.

In un secondo momento il Comune di Milano ha promulgato un avviso pubblico per dare ai cittadini la possibilità di avanzare proposte circa altri siti in cui realizzare una *Piazza Aperta* o collaborare attivamente al progetto (Comune di Milano, 2020).

Nei due mesi a disposizione, dal 20 settembre al 20 novembre 2019, sono state inviate 65 proposte, provenienti in maggioranza da cittadini singoli (800), associazioni no profit e cooperative sociali (200), attività commerciali (72), soggetti privati e in particolare progettisti (45), e scuole (10) (Comune di Milano, 2020).

I siti che sono stati proposti riguardano: spazi di aggregazione (12), vie commerciali (12), piazze (12), scuole (10), spazi verdi (9), mercati (6), tunnel e cavalcavia (4). I dati riferiti alle proposte pervenute al Comune di Milano dimostrano che i cittadini milanesi hanno apprezzato le precedenti realizzazioni e mostrano la volontà e la capacità di auto-organizzarsi e avanzare proposte.

A fine 2020 il bilancio del programma *Piazze Aperte* si conclude con l'inizio dei lavori permanenti per due dei primi siti in cui sono state implementate le iniziative provvisorie, e cioè Piazza Dergano e Piazza Lavater, i cui progetti permanenti sono stati modificati in base ai dati raccolti durante le fasi di monitoraggio (Comune di Milano, 2020). Nello specifico in Piazza Dergano la trasformazione consiste in due fasi e la prima dovrebbe arrivare a conclusione ad aprile 2021 (Comune di Milano, 2020).

5.2 Piazza Dergano

Il quartiere Dergano è localizzato nella periferia settentrionale di Milano, all'interno del Municipio 9. È un'area che ospita diversi studi di design e showroom, per questo è considerata un nuovo polo dedicato al design e alla creatività (Cerved - Bee The City). La Fig.17 mostra la collocazione del quartiere Dergano all'interno del contesto urbano milanese.

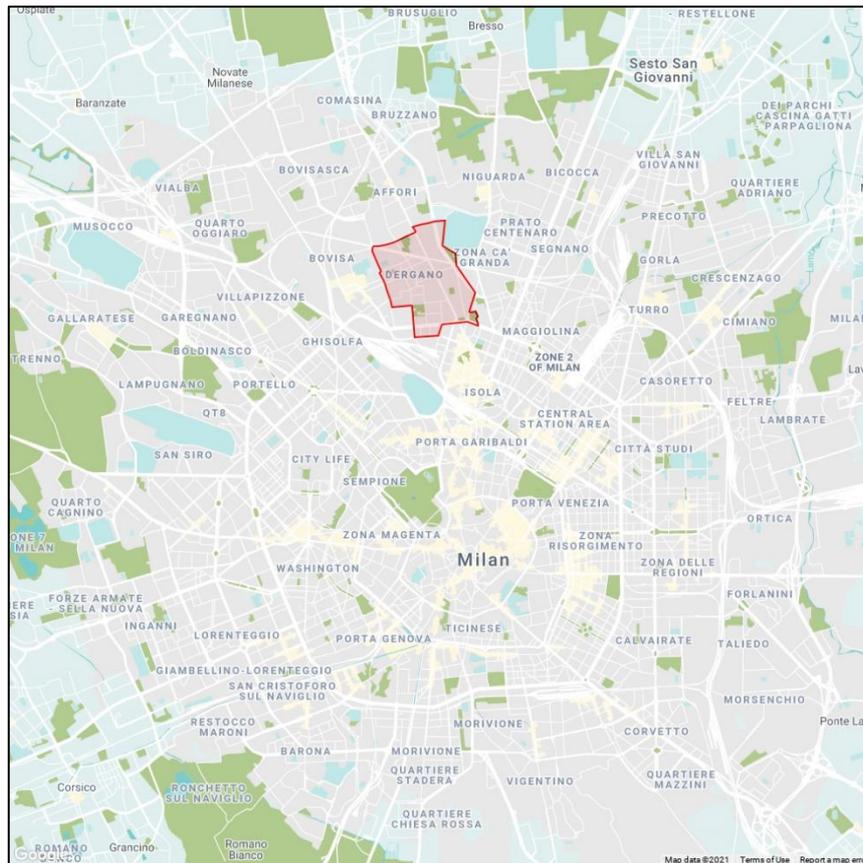


Figura 17 - Quartiere Dergano (Fonte: propria elaborazione da <https://snazzymaps.com/>)

L'intervento provvisorio ha coinvolto un'ampia area che coinvolge oltre alla piazza, alcuni tratti delle vie Guerzoni, Via Bruni, Via Cesare Brivio, Via Conte Verde e infine Via dei Carafa (Comune di Milano, 2020) (Fig.17). L'area che costituisce Piazza Dergano prima dell'intervento era impropriamente occupata da auto in sosta, come mostrato dalla Fig.18; durante l'intervento l'area è stata sgomberata e trasformata in zona completamente pedonale e sono stati installati posti a sedere, spazi gioco per bambini e adulti e rastrelliere per le biciclette private o in *sharing* (Comune di Milano). Inoltre per delimitare la piazza ad uso pedonale è stato realizzato un motivo geometrico sulla pavimentazione e sull'arredo urbano, con colorazioni differenti per identificare l'area picnic, l'area gioco e quella per la sosta (Comune di Milano) (Fig. 20). La realizzazione del disegno ha coinvolto la popolazione, durante una giornata

evento appositamente organizzata; questo genere di pratiche e le pavimentazioni colorate sono un aspetto caratteristico degli interventi di urbanistica tattica, riconosciuto a livello internazionale.

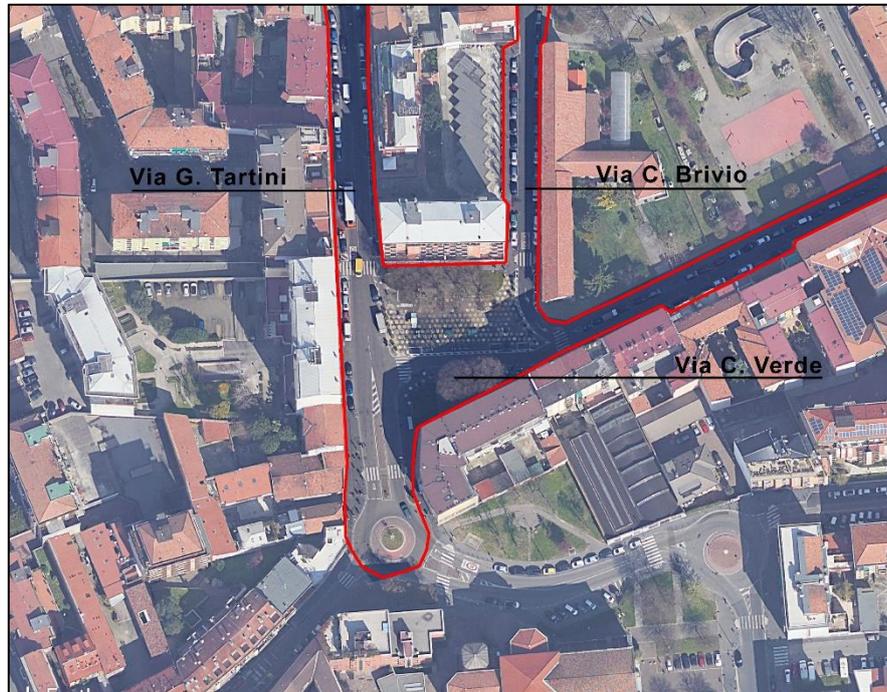


Figura 18 - Piazza Dergano, Via G. Tartini, Via C. Brivio e Via C. Verde - (Fonte: propria elaborazione da Google Earth).



Figura 19 - Piazza Dergano prima della riqualificazione - (Fonte: <https://zero.eu/it/luoghi/123641-piazza-dergano,milano/>).

Le altre operazioni hanno riguardato la rimodulazione del traffico nelle vie limitrofe, in modo da diminuire l'affluenza, garantendo comunque l'accesso ai residenti e ai proprietari delle attività commerciali (Comune di Milano).



Figura 20 - Evento per la colorazione della pavimentazione in Piazza Dergano - (Fonte: <https://zero.eu/it/luoghi/123641-piazza-dergano,milano/>).

La festa di inaugurazione della nuova Piazza con soluzione provvisoria si è tenuta a fine settembre 2018, e nei giorni successivi fino 31 ottobre 2018 si è svolta la raccolta di dati che riguardano la frequentazione e la percezione della piazza da parte di residenti e utenti. I dati raccolti sono:

- incremento del 50% del flusso pedonale su Via Tartini, rispetto ai momenti precedenti alla realizzazione dell'intervento;
- il 72% degli intervistati ha affermato di frequentare maggiormente la piazza;
- il 35% degli intervistati ha affermato di passare più di un'ora al giorno nella piazza, e che questa sia diventata un punto di riferimento nel quartiere;
- l'86% degli intervistati si è espresso favorevole alla pedonalizzazione della piazza;
- l'84% sarebbe felice che la sperimentazione diventasse permanente.

La fase di monitoraggio ha messo in luce anche preoccupazioni e osservazioni circa l'attivazione permanente del progetto: il 51% ha dichiarato di essere preoccupato per la pulizia e la manutenzione degli spazi e degli arredi, mentre l'89% ha dichiarato che avrebbe incrementato il verde e le aree di gioco. Tuttavia non sono stati pubblicati abbastanza documenti o dati per capire se e in che modo questi consigli siano stati

presi in considerazione nella stesura del progetto finale. La Fig. 21 mostra il progetto permanente realizzato per Piazza Dergano.



Figura 21 - Progetto permanente per Piazza Dergano - (Fonte: https://www.flickr.com/photos/comune_milano/50649024156/in/album-72157717050649866/)

Riepilogo dati

Luogo: Piazza Dergano, Milano.

Promotore: Comune di Milano.

Proprietà del suolo: pubblica.

Obiettivo dell'intervento: liberare le piazze delle auto e trasformarlo in uno spazio pubblico attrezzato per la sosta ed il gioco; rimodulazione del traffico.

FASE 1. Valutazione dell'efficacia del singolo intervento		FASE 2. Valutazione della diffusione spaziale e frequenza temporale dell'intervento
1. Miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, aumento e/o miglioramento dei servizi	2. Aumento dell'inclusione sociale e della partecipazione al processo decisionale	1. L'intervento si è ripetuto nello spazio? Si è diffuso all'interno dell'ambiente urbano? Ha mantenuto la sua efficacia in tutti i punti?
1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabile e pedonali, attrezzature sport...)	2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità	2. L'intervento è stato ripetuto nel tempo (pur rimanendo di tempo limitato)? È divenuto permanente?
1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini	2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi	3. Chi è il promotore dell'intervento? Si è innescato un processo di istituzionalizzazione? Se sì l'efficacia è rimasta invariata?

Figura 22 - Tabella del metodo di valutazione dei casi studio (Fonte: propria elaborazione).

Fase 1 di valutazione

1.1 Aumento e/o miglioramento fisico di servizi (verde, piste ciclabili, attrezzature sport...)

Le azioni mirano alla trasformazione dell'area da parcheggio a zona pedonale, e prevedono il posizionamento di arredo urbano e attrezzature, dunque si può affermare che sia avvenuto un aumento dei servizi disponibili.

1.2 Apprezzamento e percezione da parte dei cittadini

Il monitoraggio effettuato in Piazza Dergano ha mostrato alti livelli di apprezzamento dell'intervento e ha messo in evidenza il desiderio degli intervistati che l'assetto divenisse permanente.

2.1 Aumento e/o miglioramento dello spazio fisico per la socialità

Piazza Dergano è divenuta un luogo per la socialità, e le persone passano più tempo nell'area rispetto a prima.

2.2 Grado di partecipazione al processo decisionale o propensione della popolazione ad auto-organizzarsi

La partecipazione degli attori sociali all'intero processo può essere considerata di medio-alto livello, in quanto questi non hanno avuto accesso ai tavoli decisionali che riguardano l'iniziativa *Piazze Aperte*. Tuttavia i cittadini hanno un ruolo fondamentale nella fase di monitoraggio del progetto provvisorio, in quanto possono plasmare quello definitivo attraverso suggerimenti o semplici percezioni. I cittadini sono anche coinvolti nelle fasi di implementazione dei progetti a breve termine, come nel caso di Piazza Dergano in cui i residenti hanno potuto partecipare ai lavori di tinteggiatura della pavimentazione. Inoltre il Comune di Milano ha aperto dei canali per cui singoli cittadini e associazioni hanno la possibilità di proporre nuovi luoghi in cui applicare il programma *Piazze Aperte*; questa iniziativa è stata molto partecipata in quanto sono pervenute numerose proposte.

Fase 2 di valutazione

Se si considera l'insieme di tutte le iniziative di *Piazze Aperte* si può affermare che il programma abbia avuto buona diffusione, perchè gli interventi effettuati finora sono 15 (Comune di Milano, 2020), distribuiti in tutto il Comune di Milano. Tuttavia non esistono (o non sono stati resi pubblici) i dati di monitoraggio di tutti gli interventi, dunque non è stato possibile constatare se in tutti i siti sia stato registrato il medesimo livello di gradimento ed entusiasmo, e se in qualche caso il progetto non abbia avuto una continuazione in quanto le modifiche provvisorie non hanno ricevuti buoni riscontri. Al momento è noto soltanto che in due siti sono in corso i lavori permanenti, basati su progetti definitivi modificati in base ai suggerimenti degli utenti.

Infine, è bene evidenziare che il programma *Piazze Aperte* è promosso e realizzato dal Comune di Milano, dunque nasce come un processo istituzionalizzato.

Un limite che riguarda l'analisi del Caso Studio *Piazze Aperte* è la messa a disposizione di dati di monitoraggio non omogenea, cioè non per la totalità dei siti ma soltanto per alcuni, tutti accomunati da risultati particolarmente positivi. Inoltre, sempre per mancanza di dati approfonditi, non è stato possibile indagare come è cambiata la situazione del traffico rispetto alle condizioni pre-intervento nei diversi siti. Questo aspetto risulta interessante dal momento che ci si aspetterebbe che i problemi maggiori derivanti da tali iniziative siano quelli legati alla circolazione e alla mancanza di parcheggio per le auto private.

Capitolo 6. Conclusioni

Nel *Capitolo 6. Conclusioni* sono affrontati due temi principali. Il primo è costituito dalle conclusioni sul metodo, le quali mettono in evidenza i punti di forza e i limiti del metodo di ricerca impiegato, soprattutto in riferimento alla disponibilità dei dati e a eventuali approfondimenti o proseguimenti dello studio. Il secondo tema è costituito dalle riflessioni che riguardano i casi studio, e le differenti specifiche riscontrate in ognuno di essi, anche con l'ausilio di una tabella riassuntiva (Fig. 23). La messa in evidenza di tali specifiche costituisce il punto di partenza per enunciare in conclusione gli aspetti che rendono un intervento tattico efficace sulla qualità della vita dei cittadini; tali aspetti costituiscono i limiti degli interventi tattici, i quali devono essere tenuti in considerazione da coloro che vogliono promuoverli o si trovano nella situazione di doverli regolamentare.

A tal proposito è bene ricordare che la scala dei cambiamenti che gli interventi oggetto di studio possono innescare è limitata, in quanto è difficile, oltre che scorretto, che questi si sostituiscano al ruolo delle istituzioni nel campo della dotazione di servizi pubblici da cui dipende la qualità della vita.

6.1 Considerazioni sul metodo

La disponibilità di dati e informazioni circa i singoli casi studio è stata fonte di problematiche. Per alcuni casi studio o singoli aspetti del caso studio l'abbondanza di informazioni disponibili è stata un punto di forza della ricerca e ha permesso di effettuare analisi di grande interesse; per altri casi o singoli aspetti di casi studio i dati a disposizione non erano abbastanza o venivano forniti al fine di promuovere gli eventi, dunque la fonte non è risultata imparziale.

Ad esempio, per quanto riguarda il caso di *Park(ing) Day* a Torino le informazioni disponibili relative all'organizzazione e implementazione dell'evento sono tutte di tipo qualitativo, mentre non sono disponibili dati circa la frequentazione dell'evento o circa le percezioni dei partecipanti. Quest'ultimo aspetto è dovuto al fatto che non è stata realizzata nessuna raccolta di dati durante l'intervento.

Il caso studio di *Pavements to Parks* a San Francisco invece ha permesso di sviluppare riflessioni interessanti, perché è disponibile una grande quantità di dati. L'iniziativa è stata oggetto di vari studi di monitoraggio da parte di diversi studiosi e in questa sede ne sono stati presi in considerazione due. Il primo è il *Parklet Impact Study* del 2011 pubblicato dal *San Francisco Great Streets Project*, che riporta dati quantitativi precisi sulla frequentazione e percezione di tre specifici *parklet* realizzati a San Francisco. Il secondo è l'*Opportunity mapping San Francisco Parklets & Plazas* del 2014 di G. Stroman, che è stato particolarmente utile perché costituisce un'analisi della totalità dei *parklet* presenti in città e li considera nella loro geolocalizzazione all'interno del tessuto urbano; ciò ha consentito di fare riflessioni accurate circa la diffusione dei *parklet* e la tipologia di finanziatori. Di grande aiuto è stato anche il portale della *Città e Contea di San Francisco*, attraverso il quale sono messi a

disposizione dati che riguardano gli aspetti demografici, sociali ed economici, tra cui anche informazioni relative ai *parklet*.

Per il secondo caso studio americano a Portland le informazioni a disposizione sono abbastanza esaurienti. È stato preso in considerazione uno specifico studio di monitoraggio di J. Semenza intitolato *The Intersection of Urban Planning, Art* e pubblicato nel 2003, che riporta informazioni su frequentazione e percezioni sul caso di *Sunnyside Piazza*. Il limite dello studio di J. C. Semenza è che considera una sola intersezione, e manca un ragionamento più ampio sulla totalità delle intersezioni trasformate e la loro distribuzione all'interno della città. Anche in questo caso la *Città di Portland*, attraverso un portale a libero accesso, mette a disposizione informazioni sulla popolazione residente, come ad esempio reddito, età media, occupazione... Tutte queste informazioni sono state essenziali per realizzare ponderazioni di grande interesse.

Per quanto riguarda il caso italiano di *Piazze Aperte* a Milano i dati su frequentazione e percezione non erano disponibili per tutti gli interventi ma solo per alcuni, infatti la scelta del singolo intervento da approfondire è stata vincolata anche da questo aspetto.

È necessario considerare tre aspetti relativi alla disponibilità e qualità delle informazioni su *Piazze Aperte*. Il primo è che il processo è ancora in fase di implementazione, infatti soltanto due piazze hanno terminato la fase di prova e sono ora in corso i lavori permanenti. In futuro sarebbe utile effettuare delle azioni di monitoraggio che riguardano la percezione e la frequentazione nella situazione post-trasformazione permanente. Non è stato possibile comprendere se tali indagini sono in programma una volta terminata la trasformazione.

Il secondo aspetto riguarda la qualità e la quantità dei dati effettivamente forniti. Sarebbe stato interessante avere maggiori informazioni su diversi aspetti, come ad esempio i cambiamenti e i consigli forniti dai cittadini durante le fasi di monitoraggio degli interventi provvisori e quali di questi sono stati inglobati nel progetto permanente. Oppure produrre dati circa la presenza di casi in cui il riscontro della popolazione sia stato completamente o in gran parte negativo, dunque la trasformazione permanente non si è attuata o non è in programma, o ancora qual è la percezione del traffico post-trasformazione in quegli assi di cui è stato cambiato il senso o diminuita la velocità massima...

Il terzo aspetto sui dati di *Piazze Aperte* è che probabilmente i dati disponibili sono messi a disposizione dal Comune di Milano non al fine di esibire dati scientifici, ma piuttosto per promuovere l'iniziativa ai fini politici. Infatti come già spiegato precedentemente non sono presenti i dati di tutte le piazze e quelli disponibili paiono mostrare interventi di grande successo, senza mettere in evidenza eventuali criticità.

Infine, tutti e tre i casi studio sono stati valutati attraverso informazioni che riguardano le frequentazioni dei luoghi e le percezioni da parte di residenti e utenti, cioè quei dati che, tra quelli disponibili, sono indicativi dell'efficacia degli interventi sulla qualità della

vita dei cittadini. Tuttavia sarebbe stato interessante esaminare le conseguenze riscontrabili sull'ambiente urbano e sulla mobilità. Ad esempio, uno studio futuro potrebbe riguardare la raccolta dei dati pre e post intervento circa l'incremento o il decremento dell'uso dell'auto privata e della mobilità dolce (bicicletta o piedi), e il miglioramento o peggioramento della qualità dell'aria. Tale analisi sarebbe utile per comprendere ancora meglio la portata degli effetti degli interventi di urbanistica tattica sulla qualità della vita ma anche, più direttamente, gli effetti sull'ambiente urbano. Tutte queste informazioni sono difficili da ottenere e in alcuni casi richiedono delle apparecchiature specifiche, dunque non possono essere raccolte con semplici interviste. La raccolta e il confronto di questo genere di dati potrebbero essere considerate come un'estensione o un proseguimento di questa ricerca.

Tra i punti di forza di questo lavoro di tesi si può annoverare il fatto che i casi studio scelti hanno caratteristiche diverse tra loro e rappresentano una varia casistica di interventi tattici. Ogni caso studio mette in luce un aspetto interessante, e ognuno di questi aspetti sarà analizzato nel paragrafo successivo.

6.2 Considerazioni sui casi studio

	Promotore	Grado di partecipazione dei cittadini	Ruolo delle istituzioni/governo locale	Grado di miglioramento dei servizi	Tipologie d'intervento
Caso 1.a (<i>Park(ing) Day</i>)	associazioni	medio	assente	basso	Eventi atti alla sensibilizzazione della popolazione su specifici temi, poco efficaci sul miglioramento effettivo dei servizi pubblici.
Caso 1.b (<i>Pavements to Parks</i>)	governo locale	basso	forte	medio	Processo fortemente istituzionalizzato e influenzato dalle logiche di mercato , mediamente efficace sul miglioramento della qualità della vita.
Caso 2 (<i>Intersection Repair</i>)	cittadinanza	alto	debole	alto	Esercizio del diritto alla città da parte dei cittadini, le istituzioni devono garantire che l'intervento sia espressione della maggioranza dei cittadini. Il processo si autoregola perchè si attiva e rimane in vita finchè vi è la necessità.
Caso 3 (<i>Piazze Aperte</i>)	governo locale	medio	forte	alto	Fase 0 di implementazione di progetti permanenti, strumento di coinvolgimento dei cittadini e intercettazione delle loro necessità.

Figura 23 – Tabella riassuntiva delle tipologie di intervento

Le considerazioni finali sono cinque, ognuna costituita da una riflessione supportata dai risultati ottenuti durante le valutazioni dei casi studio; tali risultati sono stati riassunti nella Fig. 23.

1. Non si può affermare che tutti gli interventi di urbanistica tattica abbiano effetti sulla qualità della vita.

Come riscontrato nel caso di *Park(ing) Day* a Torino (ma vale mediamente per tutte le città in cui si è svolto) il grado di miglioramento dei servizi è basso, in quanto l'obiettivo dell'intervento è quello di sensibilizzare la popolazione sulle tematiche ambientali. Come già espresso in fase di valutazione sarebbe interessante approfondire quali effetti abbia avuto tale intervento sul dibattito pubblico, se abbia favorito lo sviluppo di particolari politiche comunali, se abbia innescato un cambiamento quotidiano nelle azioni delle persone o abbia contribuito ad accrescere la sensibilità dei bambini sul tema ambientale.

È evidente che la facoltà di innescare effetti tangibili sullo spazio pubblico dipenda dall'obiettivo stesso dell'intervento e dalle variabili temporali e spaziali.

2. Gli interventi di urbanistica tattica possono essere influenzati dalle logiche di mercato a discapito degli obiettivi rivolti al miglioramento dello spazio pubblico.

Il caso di *Pavements to Parks* a San Francisco dimostra che un programma locale basato su interventi tattici può divenire strumento per migliorare gli introiti delle casse comunali o delle attività commerciali. Tale funzione entra in conflitto con il miglioramento o incremento dei servizi perché influenza la localizzazione dei *parklet*, i quali sorgeranno preferibilmente in zone ad uso prettamente commerciale, escludendo quelle a maggioranza residenziale. Dunque la loro localizzazione non è direttamente correlata alla necessità di servizi pubblici quali aree verdi e spazi di interazione sociale.

Le caratteristiche per cui i *parklet* rispondono più ad un bisogno economico che uno sociale è correlato, nel caso specifico, al ruolo predominante delle istituzioni locali. Come dimostra il caso di *Piazze Aperte* a Milano tale caratteristica non risulta di per sé negativa, ma in questo caso influenza negativamente l'esito dell'iniziativa, in quanto sono le stesse istituzioni a perseguire obiettivi sia di natura economica che sociale, e questo determina un conflitto di interessi per cui i *parklet* non risultano equamente distribuiti nel contesto urbano.

Le strade percorribili dagli attori istituzionali locali per "correggere" l'iniziativa *Pavements to Parks* si basano in primo luogo sulla volontà degli stessi di anteporre gli obiettivi sociali di miglioramento dello spazio pubblico a quelli di natura economica. In secondo luogo, le azioni che si potrebbero intraprendere sono ad esempio favorire la richiesta dei permessi da parte delle associazioni, attraverso un prezzo del permesso più basso per questa categoria o istituendo una soglia minima di permessi riservati alle associazioni di cittadini senza scopo di lucro.

3. Il ruolo rilevante della cittadinanza all'interno del processo decisionale può diminuire le probabilità che vengano perseguiti obiettivi di natura economica e in generale può garantire una maggiore efficacia.

Nel caso di *Intersection Repair* a Portland i cittadini hanno un ruolo essenziale, infatti è classificato in Fig. 23 come forte, perché il peso degli attori istituzionali e dei residenti all'interno del processo decisionale ha raggiunto un equilibrio tale per cui il processo è in grado di autoregolarsi, cioè di attivarsi e disattivarsi in relazione alla concreta necessità degli interventi, limitando l'influenza di altri fattori.

Ne consegue che il ruolo rilevante della cittadinanza all'interno del processo, nello specifico nello scegliere autonomamente il sito e nel produrre direttamente il progetto, può abbattere le possibilità che il processo venga compromesso da obiettivi economici, perché promosso ed implementato da comuni cittadini o associazioni senza scopo di lucro.

Il caso di *Piazze Aperte* a Milano dimostra tuttavia che non tutti i processi fortemente istituzionalizzati sono per forza soggetti alle logiche di mercato o abbiano prestazioni inferiori circa il miglioramento della qualità della vita. Infatti in questo caso il grado di miglioramento della qualità della vita è considerato alto e il ruolo degli attori sociali è classificato come medio, perché abbastanza rilevante da far sì che le trasformazioni permanenti prendono in considerazione le scelte dei cittadini. Dunque, a patto che le istituzioni stesse non introducano obiettivi di natura economica come accade a San Francisco, il ruolo rilevante dei cittadini garantisce un intervento efficace e rafforza la possibilità che non intervengano ragioni economiche sulla distribuzione spaziale degli interventi e sulle modalità di attuazione.

4. Affinché gli interventi di urbanistica tattica siano promossi e sviluppati dalla cittadinanza è necessario che sussista un contesto economico e sociale favorevole.

È bene precisare che anche nel caso di *Intersection Repair* a Portland non vi è la certezza che gli interventi siano distribuiti in modo completamente equo, cioè che gli interventi si attuino dove vi è la concreta necessità e che si possano escludere altri tipi di influenza.

Infatti se l'applicazione degli interventi tattici dipende completamente dai residenti dei quartieri, è fondamentale che questi posseggano gli strumenti economici e culturali necessari per attivarlo. Ad esempio, i residenti di un quartiere avranno difficoltà ad implementare un progetto tattico se esistono tensioni sociali tra di essi (dovute a motivi etnici, religiosi, economici...), se non hanno risorse in termini economici e/o di tempo da investire, se non sono a conoscenza della possibilità di attuare tali interventi. Ciò è dimostrato dal caso studio di *Sunnyside Plaza* a Portland, in cui i residenti dell'intervento sono risultati essere in maggioranza bianchi, mediamente più istruiti e con redditi maggiori rispetto alle persone residenti in altri quartieri.

È vero che in casi come questi può essere fondamentale l'aiuto di un'associazione senza scopo di lucro che accompagni i cittadini nel percorso e abbia il ruolo di facilitatore del processo, come nel caso di *City Repair* a Portland. Tuttavia, sono da considerare due aspetti: il primo è che in ogni caso sono i cittadini a doversi rivolgere all'associazione e ciò potrebbe non accadere se non sussistono specifiche condizioni

sociali ed economiche; in secondo luogo la nascita di tali associazioni è difficile in un contesto sociale ed economico sfavorevole e senza un aiuto proveniente dall'esterno. Il fatto che un requisito essenziale per attuare interventi tattici promossi dalla popolazione sia un contesto sociale ed economico favorevole, è uno dei motivi per cui il compito di garantire dei livelli minimi di spazio pubblico disponibile non può essere affidato a questo genere iniziative. Tale compito deve essere invece sotto l'esclusiva responsabilità delle istituzioni nazionali.

5. L'efficacia dell'intervento sulla qualità della vita dipende dal ruolo rilevante della cittadinanza e dagli obiettivi finali delle istituzioni.

I casi di *Intersection Repair* a Portland e di *Piazze Aperte* a Milano hanno entrambi determinato un efficace miglioramento dello spazio pubblico e di conseguenza buoni livelli percettivi da parte della cittadinanza. Tuttavia nel primo caso l'iniziativa è promossa e gestita principalmente dagli attori sociali, mentre nel secondo caso il ruolo fondamentale è ricoperto dalle istituzioni locali che coinvolgono la cittadinanza. Ne consegue che per produrre effetti tangibili sulla qualità della vita non è necessario che predomini l'uno o l'altro attore. In entrambi i casi è però necessario che siano soddisfatte alcune condizioni (come dimostrano anche le considerazioni 3 e 4), ma due in particolare:

- la cittadinanza deve avere almeno un ruolo definito rilevante, anche se non è necessario che sia predominante rispetto a quello degli attori istituzionali;
- le istituzioni devono agire esclusivamente ai fini del miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

In conclusione, si può affermare che non esiste una "ricetta" univoca per realizzare un intervento tattico che sia in grado, per quanto possibile, di migliorare la qualità della vita dei cittadini. Tuttavia esistono delle condizioni e dei limiti che devono essere tenuti in considerazione, nello specifico dagli attori istituzionali che vogliono essere promotori o si ritrovano a dover regolamentare interventi di urbanistica tattica.

Una volta raggiunta tale consapevolezza è possibile considerare l'urbanistica tattica come uno strumento al servizio degli attori sociali e istituzionali che può collaborare, anche se in maniera limitata, a risolvere la situazione di scarsa qualità della vita all'interno dei contesti urbani occidentali contemporanei.

Bibliografia

- (s.d.). Tratto il giorno gennaio 4, 2021 da IZMO made to gather:
<https://izmomadetogather.wordpress.com/>
- Alberti, F. (2020, luglio 7). *Ingenio, informazione tecnica e progettuale*. Tratto il giorno novembre 18, 2020 da <https://www.ingenio-web.it/27532-urbanistica-tattica-e-rigenerazione-urbana>
- Bazzu, P., & Talu, V. (2017). *Tactical Urbanism 5 - Italia*. Sassari: TaMaLaCà .
- Belingardi, C. (2016). *Diritto alla città e beni comuni*. Firenze University Press.
- Bishop, P., & Williams, L. (2012). *The Temporary City*. Londra: Routledge.
- Bloomberg Associates. (s.d.). *About*. Tratto il giorno gennaio 21, 2021 da <https://associates.bloomberg.org/about/>
- Bradley, K. (2015). Open-Source Urbanism:.. *Footprint*, 91-108.
- Bragaglia, F., & Caruso, N. (2020). Temporary uses: a new form of inclusive urban regeneration or a tool for neoliberal policy? *Urban Research & Practice*.
- Cerved - Bee The City. (s.d.). *Guida al quartiere Dergano - abitare in zona*. Tratto il giorno febbraio 3, 2021 da Cerved - Bee The City: <https://beethecity.com/it/milano/guida-alle-zone/dergano>
- Chi siamo*. (s.d.). Tratto il giorno dicembre 28, 2020 da CINEMAMBIENTE:
<https://cinemambiente.it/chi-siamo/>
- (s.d.). *CinemAmbiente PARK(INK) - Torino*. Torino: Associazione Linaria. Tratto da <https://fdocumenti.com/document/parking-day-a-torino.html>
- City and County of San Francisco. (s.d.). *Shared Spaces*. Tratto il giorno dicembre 31, 2020 da <https://sf.gov/shared-spaces>
- City Repair. (s.d.). *Share It Square*. Tratto il giorno gennaio 13, 2021 da The City Repair Project: <https://cityrepair.org/share-it-square>
- City Repair. (s.d.). *Who we are*. Tratto il giorno gennaio 14, 2021 da The city Repair Project: <https://cityrepair.org/history>
- City-data.com. (s.d.). *Portland, Oregon*. Tratto il giorno gennaio 19, 2021 da City-data.com: <https://www.city-data.com/city/Portland-Oregon.html>
- City-data.com. (s.d.). *Sunnyside, Oregon*. Tratto il giorno gennaio 19, 2021 da City-data.com: <http://www.city-data.com/city/Sunnyside-Oregon.html>
- Civic Center Cultural Landscape Inventory*. (s.d.). Tratto il giorno dicembre 17, 2020 da San Francisco Planning: <https://sfplanning.org/civic-center-cultural-landscape-inventory>

- Commissione Europea. (s.d.). *OCSE*. Tratto il giorno gennaio 7, 2021 da Commissione europea: https://ec.europa.eu/info/food-farming-fisheries/farming/international-cooperation/international-organisations/oecd_it
- Comune di Milano. (2020). *Piazze Aperte in ogni quartiere*. Milano. Tratto da https://www.comune.milano.it/documents/20126/71248910/200125_Piazze+Aper+te_presentazione.pdf/ccedc101-46c4-b285-f1b8-f5835102f416?t=1581338482141
- Comune di Milano. (2020, novembre 26). *Urbanistica. Dergano e Lavater, al via la riqualificazione permanente delle prime due piazze "tattiche"*. Tratto il giorno febbraio 3, 2021 da Comune di Milano: https://www.comune.milano.it/-/urbanistica.-dergano-e-lavater-al-via-la-riqualificazione-permanente-delle-prime-due-piazze-tattiche-?fbclid=IwAR1_uguKWUISQZJoHXtXziDxrdey2lgDkaTmpOp1KUi8OUvlfqgu6aVrzU
- Comune di Milano. (s.d.). *Piazza Dergano*. Tratto il giorno febbraio 3, 2021 da Comune di Milano: <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/quartieri/piano-quartieri/piazze-aperte/piazza-dergano>
- Cos'è un "Parklet"?* (2019, novembre 5). Tratto il giorno ottobre 15, 2020 da Needle Agopuntura urbana: <https://needlecrowd.com/cos-e-un-parklet>
- De Certeau, M. (1980). *L'invenzione del quotidiano* .
- Dipartimento di Pianificazione San Francisco. (s.d.). *San Francisco Parklets and Plazas (Pavement to Parks Program)*. Tratto il giorno dicembre 31, 2020 da https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?msa=0&mid=1VEsSCuX9tBC2VAc1bbWNk3t_4lo&ll=37.7440788%2C-122.421776999999998&z=14
- Francisco Park Conservancy. (s.d.). *Why is Open Space Important in our Area?* Tratto il giorno dicembre 30, 2020 da *Why is Open Space Important in our Area?*: <https://franciscopark.org/significance/>
- Francisco, C. a. (s.d.). *Board of Supervisors*. Tratto il giorno dicembre 17, 2020 da <https://sfbos.org/>
- Global Designing Cities Initiative. (s.d.). *About*. Tratto il giorno gennaio 21, 2021 da <https://globaldesigningcities.org/about/>
- Guerrilla Gardening*. (2020). Tratto il giorno dicembre 9, 2020 da Wikipedia: https://it.wikipedia.org/wiki/Guerrilla_gardening#:~:text=Con%20guerrilla%20gardening%20si%20intende,aree%20dismesse%20o%20propriet%C3%A0%20private.
- Harvey, D. (1989). Transformations in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 3-17.
- ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica. (2019). *Bes - Il benessere equo e sostenibile in Italia*. Roma.

- Johnson, C. (2018, giugno 21). *Intersection Repair to create safer streets in Portland*. Tratto il giorno gennaio 15, 2021 da Shareable: <https://www.shareable.net/intersection-repair-to-create-safer-streets-in-portland/>
- Lefebvre, H. (2014). *Il diritto alla città*. Ombre Corte.
- Linaria. (s.d.). Tratto il giorno gennaio 4, 2021 da Linaria non profit per la bio e biblio diversità: <http://www.linariarete.org/wp/linaria/>
- Littke, H. (2015). Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability. *Urban Forestry & Urban Greening*.
- Lyodn, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long Term Change*. New York: Island Press.
- mentelocale. (2020, maggio 1). *Mobilità a Milano: 35 km di nuove ciclabili e marciapiedi più larghi per convivere con il Coronavirus*. Tratto il giorno gennaio 21, 2021 da <https://www.mentelocale.it/milano/articoli/84492-mobilita-a-milano-35-km-di-nuove-ciclabili-e-marciapiedi-piu-larghi-per-convivere-con-il-coronavirus.htm>
- Milano Today. (2020, gennaio 27). *Milano cambia volto grazie alle idee dei cittadini: ecco le nuove piazze aperte nei quartieri*. Tratto il giorno febbraio 03, 2021 da Milano Today: <https://www.milanotoday.it/attualita/piazze-aperte-isola-corvetto-quarto-oggiaro.html>
- Mission District, San Francisco*. (s.d.). Tratto il giorno dicembre 17, 2020 da TuttoAmerica.it: <https://www.tuttoamerica.it/san-francisco-california/cosa-vedere-a-san-francisco/mission-district-san-francisco/>
- Molotch, H. (1976). The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. *American Journal of Sociology*, 309-332.
- National Association of City Transportation. (s.d.). Tratto il giorno gennaio 21, 2021 da About: <https://nacto.org/>
- New Urban Agenda. (2015). Habitat III, Quito.
- OECD. (2020). *How's Life? 2020 - Measuring Well-being*. Parigi: OECD Publishing.
- Pagliaro, P. (2009). *Tattiche di Riuso Temporaneo: spazi, tempi ed interventi per la rigenerazione urbana*. Politecnico di Milano, Tesi di Laurea. Politecnico di Milano.
- Pamplin MediaGroup. (2015, settembre 4). *Sellwood's "Share-It Square" street art now features honeybees*. Tratto il giorno gennaio 14, 2021 da <https://pamplinmedia.com/sb/74-news/271184-146454-sellwoods-share-it-square-street-art-now-features-honeybees>
- Park(ing) day*. (2013, Maggio 29). Tratto il giorno dicembre 27, 2020 da IZMO made to gather: <https://izmomadetogather.wordpress.com/projects/parking-day/>

- Park(ing) day, sabato 9 giugno: come sarebbe Torino se i parcheggi fossero prati...* (2013, giugno 5). Tratto il giorno dicembre 28, 2020 da Eco dalle Città:
<http://www.ecodallecitta.it/notizie/375208/parking-day-sabato-9-giugno-come-sarebbe-torino-se-i-parcheggi-fossero-prati/>
- (2011). *Parklet Impact Study*. San Francisco Great Streets Project.
- Peckenham, E. (2014, Ottobre 16). *Talking Public Space and Urban Intervention With San Francisco's Rebar Studio*. Tratto il giorno dicembre 10, 2020 da INHABITAT:
<https://inhabitat.com/talking-public-space-and-urban-intervention-with-san-franciscos-rebar-studio/>
- Portland Neighborhood Guide. (s.d.). *Sellwood-Moreland Neighborhood Guide*. Tratto il giorno gennaio 14, 2021 da PortlandNeighborhood.com:
<https://portlandneighborhood.com/sellwood-moreland>
- re:Streets. (s.d.). *Streets Reconsidered*. Tratto il giorno gennaio 14, 2021 da Share-It-Square & Sunnyside Piazza: <https://www.restreets.org/case-studies/share-it-square-sunnyside-piazza>
- Rebar art and design studio*. (2020, dicembre 10). Tratto da Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Rebar_art_and_design_studio
- Russian Hill, San Francisco*. (s.d.). Tratto il giorno dicembre 17, 2020 da TuttoAmerica.it:
<https://www.tuttoamerica.it/san-francisco-california/cosa-vedere-a-san-francisco/russian-hill-san-francisco/#>
- San Francisco Parklet Manual v2.2*. (2015, 1 marzo). Tratto da isuu.com:
https://issuu.com/robin.abad/docs/sf_p2p_parklet_manual_2.2_full1
- Schneider, B. (2017, settembre 15). *How Park(ing) Day Went Global*. Tratto il giorno novembre 20, 2020 da Bloomberg CityLab:
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-parking-day>
- Semanza, J. C., & March, T. L. (2008). An Urban Community-Based Intervention to Advance Social Interactions. *Environment and Behavior*.
- Semenza, J. C. (2003). The Intersection of Urban Planning, Art,. *American Journal of Public Health*, 93(9).
- Silha, S. (2004, luglio 21). *Street-corner Revolution*. Tratto il giorno gennaio 14, 2021 da Yes! Solution Journalism: <https://www.yesmagazine.org/issue/good-life/2004/07/21/street-corner-revolution/>
- South of Market, San Francisco*. (s.d.). Tratto il giorno 10 dicembre, 2020 da Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/South_of_Market,_San_Francisco

South of Market, San Francisco. (s.d.). Tratto il giorno dicembre 17, 2020 da TuttoAmerica.it: <https://www.tuttoamerica.it/san-francisco-california/cosa-vedere-a-san-francisco/south-of-market-san-francisco/>

South of Market, San Francisco. (2020, dicembre 10). Tratto da Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/South_of_Market,_San_Francisco

Stroman, G. (2014). *Opportunity Mapping San Francisco's Parklets & Plazas.*

Sunnyside Neighborhood Guide. (s.d.). Tratto il giorno gennaio 15, 2021 da PortlandNeighborhood.com: Sunnyside Neighborhood Guide

Tozzi, L. (2019, luglio 15). *Le nuove "piazze Aperte" a Milano.* Tratto il giorno febbraio 3, 2021 da Zero Milano: <https://zero.eu/it/guide/le-nuove-piazze-liberate-a-milano/>

United Nations. (2016). *New Urban Agenda.* Quito: Habitat III.

Wikipedia. (s.d.). *Dergano.* Tratto il giorno febbraio 3, 2021 da Wikipedia: <https://it.wikipedia.org/wiki/Dergano>

*Ringrazio mamma, papà e Corrado,
Alessio,
uno per uno le zie e gli zii,
le cugine, i cugini e in particolare Marco,
i nonni,
e tutti i miei amici vecchi e nuovi.*

*Un ringraziamento va anche alla professoressa Nadia Caruso per avermi dato fiducia
fino alla fine.*