

Dario Manuetti, president de l'associació La Città Possibile

“La cultura de la pacificació del trànsit és internacional i es pot aplicar amb èxit a qualsevol país”

Dario Manuetti és president de l'associació italiana La Città Possibile i expert en ecologia urbana, seguretat del trànsit i participació ciutadana en relació amb aquesta qüestió. Ha promogut una campanya per fer segurs els camins cap a l'escola a la regió del Piemont, idea que es tradueix en una intensa pacificació del trànsit i una cultura de recuperació de l'espai públic per als infants i, en general, per a tots els vianants. Per Dario Manuetti, mobilitat, paisatge urbà i integració social formen un conjunt d'elements indissociables. Està convençut que la pedagogia pot donar com a fruit grans transformacions. Una tasca constant i pacient de la qual ell és ple protagonista.

Què és La Città Possibile?

És una organització formada per persones del món de l'educació i de l'animació social que treballen conjuntament amb arquitectes, agrònoms, enginyers, paisatgistes i gestors de l'espai verd. Col·laborem amb associacions d'amics de la bicicleta, de mobilitat urbana o d'amics i familiars de víctimes d'accidents de circulació, així com amb les grans organitzacions ambientals del país, com Lega Ambiente, que tenen els seus propis estatuts i funcionen de maneres diverses, però que comparteixen objectius amb nosaltres. Aquesta xarxa de persones individuals i d'associacions autònomes manté una relació horitzontal d'intercanvi d'idees i d'experiències

Quan va néixer i per què?

L'associació va sorgir com a projecte educatiu a finals dels anys 80. Aleshores feia uns deu anys que es lluitava a escala internacional pels drets dels infants i es va establir una convenció internacional per a la protecció d'aquests drets. En aquest marc general, la nostra associació va començar a tractar el problema de l'ambient urbà i els infants, relacionant-lo amb el seu desenvolupament personal. Aquest enfocament no es basa en cap abstracció; ben al contrari,

parteix de l'observació de la realitat. Els infants havien perdut la possibilitat de moure's lliurement i de manera segura que tenien anys enrere a les ciutats per l'omnipresència de l'automòbil. Per tant, el nostre objectiu era restituir als infants aquest dret a la mobilitat, un dret indiscutible. Les ciutats tenen deu mil anys, i els cotxes, cent. Els cotxes han ocupat la ciutat en els últims quaranta anys, no pot ser que els seus drets prevalguin per sobre dels de la resta. A més, no oblidem que els automobilistes també són vianants. El camí escolar segur és molt important, perquè aquesta cultura de pacificació del trànsit que es genera, després es pot fer extensiva a altres llocs de la ciutat.

Uns actors fonamentals són els ciutadans. Com es pot vehicular la seva participació?

Una veritable participació activa dels ciutadans va més enllà de denunciar problemes i dificultats. Treballem per passar d'aquesta primera fase de presa de consciència i de denúncia a una altra en què es treballa activament en els canvis en el verd i en la circulació. La manera de fer-ho és participar en les organitzacions perquè interpel·lin directament els polítics que han de prendre les decisions mostrant-los propostes de solució concretes. Nosaltres

“Cal superar la visió purament estètica del verd per generar una visió de lloc de trobada entre diferents col·lectius socials i entre diverses generacions; en definitiva, d'espai de civilitat”

col·laborem molt amb l'escola, i això significa parlar amb els nens i, sobretot, amb els seus pares. D'aquestes converses, en poden sortir moltes propostes, no tan sols interessants, sinó també realitzables sobre el terreny. Després, els tècnics ja els donaran una forma concreta.

Com han aprofitat les experiències d'altres països, especialment del nord d'Europa?

La moderació del trànsit amb obstacles físics va començar a principis dels anys 70 a Holanda. Veient que els rètols i els semàfors podien ser fàcilment ignorats, els enginyers, les associacions de veïns i els familiars de víctimes d'accidents van promoure un sistema de barreres físiques que fes senzillament impossible agafar grans velocitats, com les bandes sonores o les rotondes. Tres dècades després, aquests sistemes s'han estès per tot Europa.

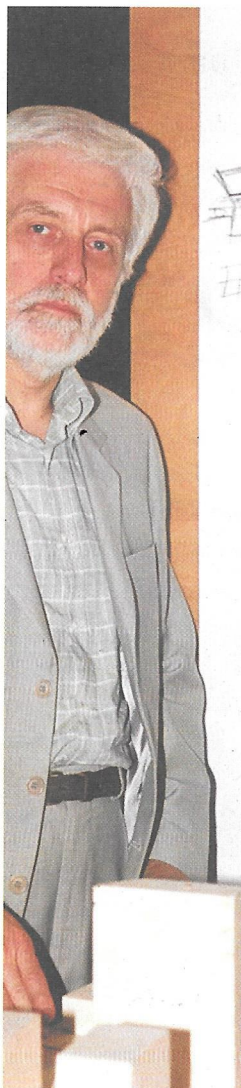
Els països del nord són més proclius a aquest tipus d'actuacions que els llatins?

Al principi, la nostra associació organitzava viatges amb alcaldes i regidors a França, Alemanya, Suïssa, els Països Baixos i Escandinàvia per veure les seves actuacions. Avui vénen d'aquests països a veure les nostres. Això vol dir que aquestes actuacions formen part d'una cultura internacional que es pot aplicar amb èxit a qualsevol país.

A part de les ciutats, les societats i les cultures, hi ha els governs. Com es pot tirar endavant tota una tasca de signe progressista a la Itàlia de Berlusconi?

Tota aquesta feina no s'hauria pogut tirar endavant sense l'hegemonia del poder i de la cultura política d'esquerres a nivell local que hi ha en el nostre país, encara que el poder central sigui de dretes. De fet, col·laborem amb administracions de dreta. El que passa a Itàlia és que la dreta ni té cap mena de cultura ambiental ni en vol tenir, i el món intel·lectual i associatiu és majoritàriament d'esquerres. A més, el context europeu favorable a tot un seguit de polítiques ambientals progressistes és molt fort —sostingut per dretes veritablement democràtiques, com la francesa—. Per tota aquesta pressió que té a casa i als països veïns, la dreta italiana és veu obligada a sostenir actuacions com les que propugnem. De fet, s'hi juguen la seva imatge davant la societat italiana i europea.

Quines possibilitats els veu, als parcs urbans, de cara a millorar la vertebració social i



"No pot ser que els drets dels automobilistes prevalguin per sobre dels de la resta de la gent"

la integració de les minories que se senten fora del sistema?

La percepció del verd és tan diversa com el grau de cultura i la situació vital de les persones. Hi ha gent que és sensible al verd com a mera ornamentació, però hi ha altres col·lectius, com, per exemple, els pares de nens petits, que el veuen com un element important per als seus fills. La tasca dels ajuntaments és, en aquest sentit, ajudar a superar la visió purament estètica del verd per generar una visió de lloc de trobada entre diferents col·lectius socials i entre diverses generacions; en definitiva, d'espai de civilitat.

Sense anomenar cap tribu urbana concreta, sí que és cert que a tot Europa s'ha instal·lat una cultura juvenil amb valors contraris a la civilitat, que rendeixen culte a la violència.

Són fruit d'una societat de consum que crea distància entre les generacions, frustració per no poder entrar en la vida adulta. Això crea un profund recel cap a la societat en general, que s'expressa amb la destrucció d'una part representativa de la vida en comú, com és l'espai públic en general i el verd en particular. Però a La Città Possibile creiem que aquestes pulsions es poden canalitzar positivament. Una manera de fer-ho és treballar amb sociòlegs i antropòlegs urbans per acostar-se a aquests grups marginals i fer-los partícips de la construcció d'un espai públic on, per exemple, se'ls poden oferir murs verges per als *graffitis*. Un cop fet això, el respecte per aquest espai sol ser molt elevat.

La Città Possibile ha anat materialitzant objectius en els últims temps, però quins són els objectius últims?

Aquestes operacions de participació tenen un aspecte transcendent, que va més enllà del paisatge urbà, com és la construcció del sentiment de comunitat; una comunitat amb valors i normes que s'han de respectar. Aquest és el gran objectiu que es pot aconseguir a través de les petites experiències que desenvolupem. El seu èxit depèn, en bona part, d'una tasca comunicativa prèvia molt moderna, en què la divulgació, la pedagogia i l'atractiu de la imatge es combinin de la millor manera possible. Les coses no passen perquè sí, sinó perquè hi ha hagut al darrere un esforç pedagògic.

Albert Punsola