

paesaggio urbano

dossier di cultura e progetto della città

La città e il bambino

- Il gioco e la città
- Mappe mentali della città dei bambini
- I bambini e il nuovo Prg di Perugia
- L'Harlem Demonstration Schoolyards Project a New York
- Il Camley Street Nature Park a Londra
- Il Village Homes Playgrounds in California
- Le riqualificazioni di Urbanes Wohnen a Monaco
- Il cantiere-evento del Gruppo Dioguardi a Lione

PERCORSI

Paesaggio fluviale a Salerno

AMBIENTE

Una proposta per il piano di Vicenza

MULTIMEDIALITÀ

Il sistema informativo per la mobilità a Firenze

395

maggio
giugno



£. 34.000

Rivista bimestrale
Anno IV • maggio - giugno 1995

■ P 18.9503

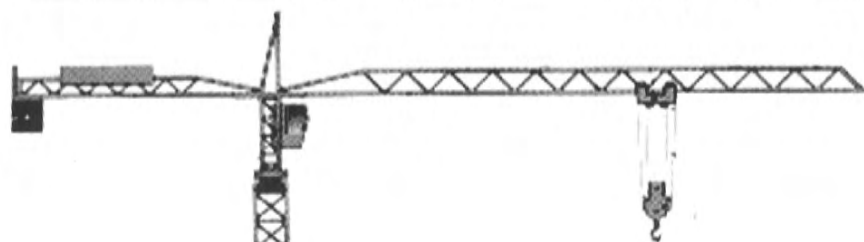
Sped. in abb. post. 50 %

ISSN 1120-3544

MAGGIOLI
EDITORE

Bologna 18-22 ottobre 1995

nuove tecnologie in cantiere



Salone Internazionale dell'Industrializzazione Edilizia
International Building Exhibition

paesaggio urbano

dossier
di cultura e progetto
della città

Direttore responsabile

Amalia Maggioli

Direzione Scientifica

Nicola Assini, Paolo Baldeschi, Lorenzo Berna,
Pierluigi Giordani, Mario Zaffagnini.

Redazione

Marcello Balzani,
Gianfranco Corzani, Fabrizio Vescovo.

Il Repertorio di componenti edilizi

è curato da: Marcello Balzani,
Stefano Focaccia e Fabrizio Fontana

Progetto grafico

Anna Maria Swenson

Registrazione presso il tribunale
di Rimini al n. 2/92 del 25.2.1992

Pubblicità**PUBLITEMA**

Divisione pubblicità di MAGGIOLI EDITORE S.p.A.
47038 Santarcangelo di Romagna, via del Carpino, 8/10
Tel. 0541/626777 - fax 02/622020
20139 Milano, Piazza Bonomelli, 4
Tel. 02/57300024 - fax 02/57300287

Direzione e redazione

Maggioli Editore, via Guerrazzi, 10 - 40125 Bologna
tel. 051/229439-228676 - fax 051/262036

Amministrazione e diffusione

Maggioli Editore
Casella Postale 290, 47037 Rimini - tel. 0541/626777
Divisione periodici - tel. 0541/628666 - fax 0541/624457

Condizioni di abbonamento

La quota di abbonamento alla Rivista per il 1995
è di L. 174.000 da versare sul c.c. postale n. 12162475
intestato a Maggioli Editore - Divis. Periodici - Rimini.
La rivista è disponibile nei punti vendita Maggioli Ufficio
e nelle migliori librerie.
Canone promozionale per privati e liberi professionisti L. 148.000
Il prezzo di ciascun fascicolo compreso nell'abbonamento è di
L. 34.000. I prezzi suindicati si intendono IVA inclusa. L'abbonamento
decorre dal 1° gennaio con diritto al ricevimento dei fascicoli arretrati
e si intenderà automaticamente rinnovato se non interviene disdetta
a mezzo lettera raccomandata, entro e non oltre il mese di novembre;
la disdetta comunque non è valida se l'abbonato non è in regola con i
pagamenti. Il rifiuto e il ritorno dei fascicoli della Rivista non costituiscono
disdetta di abbonamento a nessun effetto.

**I fascicoli non pervenuti possono essere richiesti dall'abbonato non oltre
20 giorni dopo la ricezione del numero successivo.**

Il materiale utilizzato per la pubblicazione degli articoli
non viene restituito

Stampa: Titanedi Dogana - Rep. San Marino

La Maggioli Editore S.p.A.
è iscritta nel Registro Nazionale della Stampa
in data 01.09.1983 al n. 996 Vol. 10 Foglio 761

Hanno collaborato a questo numero

Giandomenico Amendola
*Professore ordinario di Sociologia Urbana, Facoltà di Architettura,
Politecnico di Bari*

Luciano Barsotti *Avvocato amministrativista in Firenze*

Jeff Bishop *Direttore della BDOR Ltd. di Bristol*

Mirilia Bonnes *Docente del Dipartimento di Psicologia
dei Processi di Sviluppo e Socializzazione, Facoltà di Psicologia,
Università "La Sapienza", Roma*

Luciana Bozzo
Dottoressa di ricerca in Sociologia, Facoltà di Architettura, Politecnico di Bari

Rosario Calandruccio *Borsista presso il Dipartimento di Urbanistica
e Pianificazione del Territorio, Università di Firenze*

Angela Cattaneo *Architetto in Vicenza*

Antonio Ciuffreda *Ricercatore di Storia moderna
Dipartimento di Scienze Storiche e Geografiche dell'Università di Bari*

Daniela Delvecchio, Annarita Ferrante, Giulia Manfredini
Eubios, Bologna

Manfred Drum
Architetto in Monaco, esponente dell'Associazione Urbanes Wobuen

Tommaso Empler *Architetto in Roma, dottorando in ricerca presso il
Dipartimento Rappresentazione e Rilievo, Università "La Sapienza", Roma*

Mark Francis
Professor Landscape Architecture Program, University of California

Antonio Lauria *Architetto in Firenze, Membro della Commissione Nazionale
per l'abbattimento delle barriere architettoniche*

Michael Leccese *Architetto,
Redattore della Rivista "Landscape Architecture"*

Raymond Lorenzo *Urbanista, membro del Comitato
Direttivo dell'INU, Umbria*

Pier Giorgio Massaretti
Architetto, Dottore di ricerca Università degli Studi di Bologna

Susanna Menichini *Architetto in Roma
Docente di Fondamenti di Urbanistica, Facoltà di Architettura
dell'Università "La Sapienza", Roma*

Laura Restuccia *Saitta Pedagogia, Capo Servizio nidi
Settore Pubblica Istruzione, Comune di Modena*

Renzo Riboldazzi *Architetto in Novara*

Giuseppina Rullo
Docente dell'Istituto di Psicologia, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma

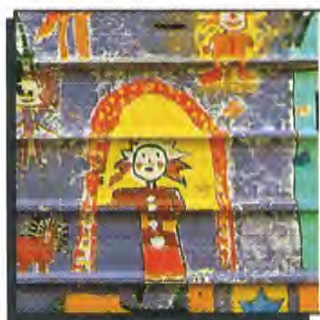
Grazia Suffriti *Architetto, progettista Settore Pianificazione Territoriale,
Comune di Modena*

Collaborazione redazionale: Raffaella Antoniaci

Traduzioni:
dall'inglese: Luisa Pece e Franca Pece
in inglese: Luisa Pece
dal tedesco: Gianluca Frediani

in copertina: particolare delle espressioni creative di allievi
di una scuola elementare applicate a scala urbana nel "cantiere-evento"
sperimentato dal Gruppo Dioguardi a Lione

paesaggio urbano



La città e il bambino

- La città dei bambini è la città di tutti
Paolo Baldeschi 5
- Il bambino invisibile e la città immaginaria
Glandomenco Amendola 11
- La città dell'infanzia: parole, programmi,
partecipazione, ricerche e,
speriamo, progetti concreti
Raymond Lorenzo 16
- La nascita storica del bambino moderno
Antonio Cluffreda 22
- Percezioni, immagini, mappe mentali
della città nei bambini
Mirilia Bonnes e Giuseppina Rullo 26
- Il gioco e la città
Luciana Bozzo 30
- La città immaginata dai ragazzi
Verso il nuovo Prg per la città di Perugia
Raymond Lorenzo 34
- Modena, la città delle bambine e dei bambini
Infanzia e spazi urbani
Laura Restuccia Saitta e Grazia Suffritti 38
- Il luogo per un'infanzia "naturalistica"
nelle città
Mark Francis 44
- Per una nuova definizione
del concetto di gioco
Michael Leccese 51
- Bambini disegnatori e progettisti
Jeff Bishop 54
- Qualità urbana e spazio vissuto dell'infanzia
Raymond Lorenzo 60
- Monaco: l'esperienza di *Urbanes Wohnen*
per la riqualificazione degli spazi urbani
Manfred Drum 64

PERCORSI

- Il progetto dell'asse Irno
*Una nuova identità per il paesaggio urbano
e fluviale di Salerno*
Susanna Menichini 78

AMBIENTE

- Un piano per Vicenza
Angela Cattaneo 87

DIRITTO

- a cura di *Nicola Assini*
Considerazioni in tema di norme
sui parcheggi pubblici
Luciano Barsotti 96

MULTIMEDIALITÀ

- a cura di *Nicola Risaliti*
Un sistema informativo territoriale
per lo studio della mobilità
Rosario Calandruccio 100

ACCESSIBILITÀ

- a cura di *Fabrizio Vesco*
Percezione visiva e fruizione della città
Fabrizio Vesco 106
L'applicazione della logica pluriesigenziale
alla progettazione degli spazi di relazione
Antonio Lauria 107
Accessibilità urbana per le persone ipovedenti
Tommaso Emler 116

BIOARCHITETTURA

- a cura di *Eubios Laboratorio Spazio Ambiente*
Sostenibilità e ri-funzionalizzazione
dei sistemi urbani con criteri ambientali
Daniela Delvecchio 121

RECENSIONI

- Concorso WWF-INU
di Progettazione Partecipata-Comunicativa **123**
Manuale di bioarchitettura bioclimatica **123**
- I componenti del paesaggio urbano. Colore
Nicola Risaliti 124
Il paesaggio italiano nel Novecento
Renzo Riboldazzi 126
Giuliano Gresleri. Pleine lumière
Pier Giorgio Massaretti 127
In margine ad una citazione di Karl Kraus
Mario Zaffagnini 128

IL MANIFESTO PER LA RICONQUISTA DELLA CITTÀ

APPROVATO DAL CONGRESSO NAZIONALE DEI BAMBINI E DEI RAGAZZI

Bologna 23-25 aprile 1994

Noi bambini e ragazzi riuniti in congresso a Bologna, vogliamo RIPRENDERCI LA CITTÀ. Al Mondo degli adulti, a chi può decidere, chiediamo di aiutarci e di aiutare chi come noi vuole cambiare le cose.

NOI ABBIAMO BISOGNO DI

- Punti di ritrovo dove poterci incontrare con gli amici.
- Poter avere un rapporto con la natura anche in città, il che vuol dire giocare, arrampicarsi, costruire capanne, ascoltare, osservare, conoscere.
- Girare liberamente per la città senza correre rischi.
- Avere la fiducia degli altri.
- Provare esperienze diverse, che vuol dire dormire all'aperto, passeggiare, aquiloni tra le case, ponti tra le finestre.
- Avere la possibilità di decidere del nostro tempo libero che vuol dire avere la fiducia dei grandi.

RICORDATEVI CHE CI SIAMO ANCHE NOI BAMBINI, ANZIANI, DISABILI, ANIMALI DOMESTICI E NON!

NOI NELLE NOSTRE CITTÀ VOGLIAMO

- Avere a disposizione spazi affidati dagli amministratori direttamente ai bambini.
- Avere spazi dove poter giocare vicino a casa.
- Strade con le macchine che vadano lentamente (cunette, curve...).
- Fare in modo che ci sia un controllo delle zone gioco da parte di chi ha più tempo libero (anziani, ecc...).

- Avere più occasioni per incontrarsi, più feste cittadine.
- Avere spazi per i bambini non attrezzati con i soliti giochi, ma che possiamo modificare (non ludoteche).
- Avere un maggior numero di attrezzature sportive.
- Avere un teatro per i ragazzi.

Se il luogo di ritrovo manca, i bambini restano isolati e non hanno la possibilità di crescere.

- Comunicare con gli altri (ammalati, ragazzi in difficoltà, stranieri).
- Scambi frequenti fra gruppi di realtà diverse. Un punto di ritrovo, o più diverso dal solito, non con il titolo piazza dei bambini, ma con qualcosa di speciale, con l'acqua, senza pericolo, uno spazio dove poter giocare.
- Poter stare da soli.
- Poter stare in compagnia.

NELLE NOSTRE CITTÀ VOGLIAMO SPAZI VERDI

- Con tanti elementi naturali.
- Con tanti alberi, cespugli ed erba alta per nascondersi.
- Con tanti alberi da frutta da poter raccogliere.
- Senza attrezzature fisse e già costruite.
- Con la possibilità di trovare rami, foglie, sassi e sabbia per costruire capanne.
- Prati per rotolarsi e buttarsi dentro.
- Facilmente raggiungibili con i mezzi di trasporto.
- Frequentati da tanta gente.
- Sicuri e chiusi al traffico.
- Con tanta acqua a disposizione per giocare.
- Sentieri con salite e discese per andare in bicicletta.
- Presenti in ogni quartiere.

NELLE NOSTRE SCUOLE VOGLIAMO

- Utilizzare i cortili per giocare e stare insieme.
- Costruire giardini.
- Edifici scolastici facili da raggiungere.

UNA SCUOLA BELLA COLORATA UNA SCUOLA IN MEZZO AL GIARDINO

PER SALVARCI DAL TRAFFICO SOFFOCANTE NOI VOGLIAMO

- Poterci muovere con sicurezza e liberamente a tutte le ore.
- Strade con piste ciclabili.
- Evitare che le macchine vadano sopra i marciapiedi.
- Zone silenziose e chiuse al traffico.
- Avere più mezzi pubblici.
- Spazi dove mettere le biciclette.
- Percorsi senza gradini con scivoli per le biciclette e le carrozzelle.
- Mezzi pubblici accessibili a tutti, meglio se piccoli.
- Barriere verdi contro le macchine sui marciapiedi.
- Segnali stradali comprensibili e simpatici.

DECIDIAMO NOI PER IL NOSTRO FUTURO

- Vogliamo un congresso dei ragazzi per poter decidere.
- Fare incontri con gli amministratori.
- Essere informati.
- Essere ascoltati.

INSOMMA NOI VOGLIAMO POTER DECIDERE SU CIÒ CHE CI RIGUARDA!!!

Nel corso del '94 è stato realizzato il I Congresso Nazionale dei bambini e dei ragazzi, che ha visto dal 23 al 25 aprile Bologna teatro di incontro di oltre 300 delegati (con un'età compresa fra gli 8 e i 13 anni) convenuti da ogni parte d'Italia e dall'estero. Il tema dei lavori del congresso è l'ambiente urbano e le proposte per modificarlo.

Al termine di tre giorni di lavori, è stato elaborato questo documento che, suddiviso per punti, suggerisce ad amministratori pubblici e progettisti alcuni principi cui attenersi in ogni nuovo intervento urbano

La città dei bambini è la città di tutti

Paolo Baldeschi

Il problema dei rapporti fra bambini e città può essere visto da due punti di vista distinti anche se fra loro collegati. Il primo è come rendere la città attuale più vivibile per gli anni dell'infanzia. Il secondo tema può essere espresso dalla seguente domanda: che cosa ci possono insegnare i bambini a proposito della progettazione della città?

Riguardo a questo secondo argomento si può notare che i modelli con cui viene descritto e progettato lo spazio urbano hanno una natura prevalentemente funzionale. Tutti gli oggetti, perciò, acquistano significato solo in quanto relazionati ad altri oggetti che complessivamente definiscono il sistema urbano. Non si vive la città, ma piuttosto si vive nella città in modo strumentale verso scopi esterni e situati altrove (nello spazio e nel tempo) rispetto a ciò che stiamo facendo. Al contrario il bambino vive qui e ora; per lui il mondo dell'occasione è assai più importante di quello della determinazione. A partire da queste considerazioni, vengono suggeriti alcuni criteri per un'urbanistica non solo più consapevole dei diritti dei bambini, ma dei bisogni e dei desideri di tutti gli abitanti.

The relationship between children and the city can be seen from two different, albeit connected, perspectives. The first concerns ways to make present cities more livable for children. The second can be expressed by the following question: what can children teach about planning a town?

With reference to the latter issue, it can be underlined that the patterns used for describing and planning urban space are mostly functional ones. All objects, therefore, only exist in that they relate to other objects that as a whole define the urban system. The city is not "lived" but rather people live "in" the city, according to an instrumental pattern aimed towards external goals, located elsewhere in (space and time) rather than in our own living space. On the contrary, children live here and now; for them the world of "occasion" is definitely more important than the world of determination. Some suggestions are given for city-planning models not only more thoughtful about children's rights, but about the needs and wishes of all citizens as well.

Il tema dei rapporti fra città e bambino può essere articolato in due argomenti distinti. Il primo, quello più facilmente percepibile, è di rendere la nostra città (cioè quella degli adulti) più adatta ai primi anni di vita. Anni che a loro volta possono essere divisi in periodi, ognuno dei quali con specifiche esigenze da soddisfare e problemi da risolvere. Riguarda questo primo tema la progettazione di spazi urbani che permettano ai bambini di svolgere la loro vita e i loro giochi in modo più libero e creativo; inoltre, a un livello ancora più elementare, vi è la questione di come rendere fruibili le strade e le piazze e accessibili i servizi esistenti, in primis quei giardini e campi da gioco in cui è quasi interamente relegato il mondo infantile fuori di casa. A questo proposito, non vi è dubbio che il problema principale sia quello del traffico motorizzato che rende pericoloso percorrere la città a chi non sia dotato di un buon colpo d'occhio e di scatto. Doti che certamente non

mancano ai bambini, ma che spesso non sono unite alla costante attenzione rivolta ai semafori e alla strisce pedonali. Da questo punto di vista il 'problema bambini', nelle sue linee generali, non è molto diverso da quello che investe altre categorie di utenti deboli, cioè di chi non è in grado di competere (o non vuole) con efficacia e aggressività per l'uso dello spazio urbano o di chi non è in grado di fare sentire la propria voce.

Il secondo ordine di problemi è più radicale. Esso può essere espresso dalla seguente domanda: *Cosa possono insegnarci i bambini a proposito della progettazione della città?* Questo è il tema su cui cercherò di svolgere alcune riflessioni, dando per scontato che vi siano effettivamente margini per riprogettare il tessuto cittadino, soprattutto in quelle periferie su cui da alcuni anni si esercita la fantasia di architetti e urbanisti e, in piccola parte, l'intervento delle amministrazioni comunali.

Considerazioni su una passeggiata e le sue conseguenze

Per cercare di rispondere a questa domanda dobbiamo evidentemente prendere in considerazione come il bambino vive e sperimenta lo spazio — lo spazio in generale e, in particolare, lo spazio urbano. A questo proposito ci soccorrono una serie di studi di psicologi infantili, di sociologi, antropologi, pedagoghi, ma anche i nostri stessi ricordi. Forse quest'ultimo è un buon punto di partenza: proviamo a ritornare bambini... O, se i ricordi sono troppo sbiaditi, proviamo a fare una passeggiata in città con un bambino al di sotto dei sei anni.

In questa passeggiata — reale o immaginaria, esperienza vissuta o ricordo — noterete un costante conflitto fra l'adulto e il bambino. La madre o il padre tirano la piccola mano verso una meta seguendo percorsi rettilinei; il bambino si arresta, vorrebbe tornare indietro, divaga; la sua attenzione non è rivolta a un traguardo, ma a una serie di oggetti o di spazi che gli si presentano come occasioni.

Può essere istruttivo un confronto: il bambino paragonato a un artista 'primitivo'; ad esempio, a un pittore medievale a cui lo spazio non si presenta come una misura astratta di relazioni fra oggetti (1). Per il nostro artista medievale lo spazio vuoto non esiste, né esso è misurabile indipendentemente dai suoi contenuti, dalle 'cose'; con queste, piuttosto, lo spazio si identifica: ognuna dotata di una serie di significati e non significativa solo e in quanto inserita in una trama relazionale. E, per estendere il nostro paragone, si pensi alle descrizioni e alle 'laudi' della città medievale: 'Vi sono delle mura e dei palazzi e delle torri e delle chiese e una cattedrale e una piazza...' Ognuno di questi oggetti spaziali è descritto come bello e degno dell'ammirazione dei cittadini; il racconto è fatto da tante frasi coordinate fra loro, mancano le subordinate. Ma ciò non vuole dire che per l'uomo medievale siano assenti le relazioni fra gli oggetti; piuttosto queste sono diverse da quelle a cui noi siamo abituati a pensare; non sono, cioè, relazioni definite, né tantomeno razionalmente definite. Gli oggetti

ti — e qui ritorniamo alla pittura — assumono dimensioni che sono indipendenti dalla loro posizione nello spazio topografico; la loro grandezza apparente non deriva dalla loro vicinanza, ma dalla loro importanza simbolica: cattedrali, torri, palazzi civici, grandissimi anche se lontani, dominano piccole case poste in primo piano — simili, in una certa misura a disegni infantili. L'apparente mancanza di relazioni viene compensata dal rimando a una totalità trascendente espressa in modo simbolico. L'essere la città un 'cosmo' che converge verso il centro, una, sia pure imperfetta, incarnazione della 'Gerusalemme celeste'.

Anche il bambino vive in un mondo in cui il simbolo predomina sul significato, e quest'ultimo si presenta con una serie di slittamenti per cui quella cosa può essere una casa o una nave o un fortino; il simbolo — come è stato notato — unisce i diversi. *'Senza questo slittamento di significati, i bambini non potrebbero cavalcare scope o rovesciare sedie per costruire case, non ci sarebbero miti, favole e deliri, e i sogni non potrebbero raccontare le loro storie'* (2).

Riprendiamo allora la nostra passeggiata. Agli occhi del bambino appaiono una serie di oggetti il cui significato è stabilito (per noi) una volta per tutte dalla trama relazionale in cui essi sono inseriti; precisiamo: dalla *trama funzionale*. Il marciapiede serve per camminare protetti dal traffico; il cartello stradale indica una direzione; la strada conduce a una piazza, ma questa è soltanto lo snodo verso un'altra strada che porta alla meta definitiva (la scuola? il parco dei giochi?). Il cestino dei rifiuti serve per buttare la carta. I negozi per fare gli acquisti, anche se non c'è tempo... Ognuno di questi oggetti assume un significato solo perché fa parte di una rete di rapporti che definiscono la funzionalità urbana. Provatevi a immaginare un marciapiede senza la strada accanto, un cestino di rifiuti appeso a un albero, una strada che non conduce a nessun luogo. Assurdo; tutti questi oggetti perdono significato; essi, infatti, non hanno un significato in sé, ma solo in quanto connessi (razionalmente) ad altri oggetti, in un reticolo indefinito che, intersecandosi e congiungendosi con altri reticoli, costituisce il 'sistema urbano'. Vi è un altro paragone che può essere utile per

chiarire questo modo di vedere le cose al di fuori di sistemi determinati: il modo di vivere la città del bambino assomiglia a quello del poeta. Il bambino vive poeticamente lo spazio; lo crea, non lo subisce passivamente. Un nostro grande poeta avverte questa forza creativa che proprio nei limiti dello sguardo intravede infinite possibilità. Leopardi celebra le città proprio *'perché mille limiti spezzano lo sguardo abituale — lo sguardo della ragione — che ordina il tutto in categorie e gerarchie — e si è così costretti a procedere oltre questi limiti con l'immaginazione: con la forza poetica dell'immagine'* (3).

Convieni a questo punto insistere su una qualità della vita dei bambini che noi adulti, inseriti nella quotidianità delle nostre occupazioni, abbiamo perduto: il bambino non agisce strumentalmente verso scopi che sono diversi e 'altri' rispetto a ciò che egli sta in quel momento vivendo. Il bambino vive nel presente, non è proiettato verso il futuro; non cammina per raggiungere una meta, non gioca per ottenere un risultato; prova un sentimento di gioia che deriva dallo stesso svolgersi del gioco. Le regole possono essere fluide e continuamente reinventate perché non sono convenzioni per stabilire chi vince o chi perde. Questo, naturalmente, fino a quando progressivamente si instaura quel distacco fra scopi e strumenti che all'adulto impedisce di vivere *qui ed ora*; si diventa adulti quando si comincia a prendere coscienza che la nostra attività è rivolta verso mete il cui raggiungimento rimanda ad ulteriori mete; a qualcosa situato sempre più avanti, a orizzonti inafferrabili. L'adulto ha come rifugio la contemplazione (dell'opera d'arte, del paesaggio, della natura); brevi momenti in cui viene sospesa l'attività 'fabbrile' (4) e in cui si riassapora un piacere che non ha altro scopo che se stesso e che allo stesso tempo non isola e divide dal mondo. *'La mia vita non ha scopo'* è la frase che rivela, in modo rovesciato, l'incapacità di vivere la vita come un fine che è immanente a se stesso.

È, perciò, la capacità di vivere in modo non alienato, con tutti i suoi corollari, la lezione che i bambini ogni giorno rivolgono agli adulti e che gli adulti cercano di reprimere con ogni mezzo educativo. Salvo sentire confusamente il bi-

sogno di una vita diversa che si traduce in una voglia di fuga: innanzitutto e non casualmente di fuggire dalla città.

Proviamo ora a vedere cosa possa significare da un punto di vista urbanistico raccogliere la sfida dei bambini, cioè accettare che fra le principali ragioni della nostra infelicità sia la sordità nei confronti dei simboli e la determinazione univoca dei significati della città; ciò che da un punto di vista esistenziale significa essere posseduti da una trama di relazioni che rimandano sempre ad altrove e a qualcosa di altro, il senso di ciò che stiamo ora facendo o vivendo (tant'è che esso diventa immediatamente uno sbiadito ricordo).

Occorre premettere, a costo di apparire ovvio, che l'urbanistica non può avere alcuna pretesa risolutiva a questo proposito. Non vi è dubbio che un'esistenza meno alienata può essere raggiunta solo attraverso sostanziali cambiamenti nei modelli culturali e negli stili di vita — questi d'altronde, già si affacciano in parte come scelte di *élite*. Tuttavia una città che non sia progettata secondo i modi della razionalità limitata, che, cioè, non sia strumentale verso scopi, per lo più di tipo funzionale, è utile, forse indispensabile, per creare un ambiente favorevole a tutto ciò. Si può pregare e meditare ovunque, ma non vi è dubbio che un chiostro benedettino o la bellezza di uno scenario naturale contengano già in sé una meditazione virtuale e una preghiera silenziosa.

Occasione contro determinazione

La prima osservazione che si può fare a questo proposito è che fra gli addetti ai lavori e fra i cittadini predomina per varie ragioni una percezione riduttiva del significato di vita urbana. Quando usiamo la città nel modo banale a cui siamo abituati o costretti, desideriamo che le nostre attività si svolgano nel tempo più breve possibile e nel modo più efficiente. La nostra attenzione è costantemente rivolta a uno scopo che trascende ciò che vediamo o facciamo; lo scenario urbano appare semplificato: la città è metaforicamente una macchina; il fatto che essa funzioni bene ci permette di ignorare tutto il resto; se, come spesso acca-



de, la città funziona male, viviamo in uno stato di costante frustrazione.

Dal punto di vista della pianificazione urbanistica, fino a tempi relativamente recenti si è pensato che i principi della gerarchizzazione e della specializzazione (con un po' di integrazione come correttivo) fossero decisivi per assicurare un funzionamento efficiente della città; di fatto, questi principi sono stati attenuati nella loro applicazione pratica quando si è trattato di intervenire sulla città esistente e di fare i conti con assetti già definiti e modificabili solo in parte. La città resiste a una sua omologazione funzionale.

Negli ultimi anni i paradigmi e principi della pianificazione razionale sono stati diffusamente criticati, più che altro per le loro conseguenze negative sull'estetica e la forma della città; ma anche nei piani o nei progetti urbanistici che cercano di recuperare l'integrazione e la complessità dello spazio urbano domina sempre il determinismo del di-

Il cantiere evento come strumento di formazione

A Nandy, una cittadina di 5.000 abitanti nelle vicinanze di Parigi, Dioguardi France (Gruppo Dioguardi Costruzioni) festeggia la conclusione dei lavori di costruzione della prima tranche del complesso residenziale «Residence d'Arvigny». La cerimonia segna inoltre il termine delle attività di «Residence d'Arvigny chantier événement», seconda esperienza di comunicazione fra cantiere e città condotta da Dioguardi France dopo il parcheggio dei Celestini a Lione. Recuperare un rapporto dialettico tra attività edilizia e vita quotidiana nei quartieri; rompere l'estraneità tra popolazione e addetti ai lavori; intervenire contro l'esclusione sociale: sono questi gli obiettivi che Dioguardi France ha portato avanti prima a Lione e poi a Nandy, trasformando i suoi cantieri in "eventi". Cioè, ribaltando l'immagine tradizionale del cantiere da elemento di disturbo della vita cittadina in momento di dialogo tra cittadinanza, istituzioni e impresa.

A svolgere un ruolo fondamentale in questo percorso di riappropriazione da parte della comunità dei processi di trasformazione del paesaggio urbano è la scuola, intesa soprattutto come luogo di formazione dei futuri cittadini. E proprio la scuola è stata protagonista dell'esperienza "Residence d'Arvigny chantier événement", condotta da Dioguardi France in collaborazione con il Comune di Nandy e l'Opievoy di Versailles in occasione della costruzione di 79 abitazioni (14 monofamiliari e 65 condominiali), tra l'aprile 1994 e l'aprile 1995.

Uno spazio per la fantasia

Da sempre la pittura murale, oggi quasi impraticabile nelle città a causa della carenza di spazi adatti e sanzionata come trasgressiva, è espressione privilegiata dell'immaginario infantile e giovanile. A Nandy la recinzione bianca del cantiere è stata messa a disposizione dei ragazzi delle scuole elementari Le Bois e Le Balory sotto la guida dell'artista Milvia Maglione. Tema del grande affresco murale il circo, da poco venuto in città.

Il progetto ha coinvolto 12 classi, per un totale di circa 250 bambini che da maggio a settembre 1994 si sono avvicinati sul cantiere per dipingere la recinzione.

L'attività è stata preceduta da una visita del cantiere, che ha consentito ai ragazzi di conoscere il misterioso mondo al di là del recinto, e da lezioni preparatorie a scuola tenute dalla Maglione.

Una recinzione di cantiere che serve dunque per unire e non per dividere. E che, diventata temporaneo elemento di qualificazione ambientale attraverso un'operazione pittorica, potrà restare anche come segno permanente nella città, trasformata in elementi di arredo urbano che testimoniano l'incontro tra un'impresa che costruisce una nuova scena urbana e chi ci vive intorno.

Gli stessi ragazzi hanno infatti fornito suggerimenti su come riutilizzare le loro opere: pensiline per autobus, corsi d'acqua, percorsi coperti, ecc. Nell'ambito dell'esposizione allestita per il 7 aprile nel piano garage della Residence d'Arvigny la Dioguardi ha realizzato gli oggetti di arredo urbano scelti dai ragazzi, successivamente il comune li utilizzerà per la città di Nandy. Nel corso della festa, allietata da un'animazione ancora in tema di pittura (questa volta sono i bambini stessi ad essere "decorati", da alcuni esperti in "quadri viventi"!), i ragazzi hanno così l'opportunità di vedere le loro opere sotto una luce diversa.

segno; prevale, cioè, un tipo di progetto che si presenta come uno *stato futuro*, già completamente configurato da un punto di vista funzionale e morfologico; dove la complessità è assicurata dalla compresenza spaziale di tante attività e dalla complicazione formale, piuttosto che dalla 'potenzialità' e 'virtualità' di forme e funzioni. È difficile, in quest'ottica, che si pensi alla città e in particolare allo spazio pubblico come un luogo in cui, oltre a svolgere delle funzioni pre-stabilite ci possa abbandonare all'*evento e all'occasione*.

La possibilità di uscire di casa e immergersi nella città, con l'animo aperto agli incontri casuali, al teatro urbano, al riconoscimento dell'amico o alla scoperta dello straniero; riassaporare il gusto dell'avventura infantile... Una città fatta di recessi e strade silenziose, di angoli abbandonati e di piazze affollate; in cui la gente si guarda negli occhi; questa città è descritta in racconti che narrano di abitanti non ancora omologati al macchinismo industriale. Ecco Ulrich che passeggia lentamente immerso in un sentimento cordiale che lo fa scorrere come un'onda insieme a passanti sconosciuti; che riscopre la bellezza materna di una chiesa dimenticata; che sosta in una piazza dove vecchie case evocano ricordi di antichi sodalizi; che, infine, incontra un amico... (5). Ecco Georg, che vagabonda nel parco del Prater perdersi e ritrovandosi, incontrando casualmente gli amici, discutendo, pronto a cogliere le occasioni dell'ozio, forse un incontro galante... (6). Non a caso siamo a Vienna nell'Ottocento, la metropoli 'costituita da irregolarità, avvicendamenti, precipitazioni, intermittenze, collisioni di cose e di eventi e, frammezzo, punti di silenzio abissali'; la metropoli che assomiglia a 'una vescica ribollente posta in un recipiente materiato di case, leggi, regolamenti e tradizioni storiche' (7). La sensibilità degli scrittori mitteleuropei — Musil e Schnitzler in questo caso — coglie con acutezza il vagabondare del giovin signore (già un comportamento elitario?) situato al crinale fra città prè o protoindustriale e moderna metropoli.

Nella storia della città esiste una figura, quella del *flâneur*, che ha rappresentato da un punto di vista simbolico la crisi della città vissuta come virtualità e oc-

casione. Il *flâneur* si colloca anch'esso sul crinale fra città tradizionale e città tayloristica, determinata in ogni sua parte dalla funzionalità e dalla specializzazione. Il *flâneur* disegna arabeschi apparentemente senza scopo; e non casualmente nel suo girovagare lega assieme gli ultimi frammenti della città storica, tracce, memorie che ai suoi contemporanei 'filistei' sembrano residui incongrui di un passato ormai muto (8).

Ritorna di attualità il messaggio del *flâneur* nel momento che la nostra società sta vivendo un periodo di transizione già ampiamente in corso, dai valori dell'industrialismo — il lavoro, il successo, l'efficienza — a quelli di una civiltà post industriale — il tempo libero (o meglio l'ozio), la lentezza, la contemplazione, il gioco. Questi sono, appunto, i valori che il bambino, con le sue fantasie e le sue resistenze ad un uso 'normale' della città, ci propone; gli spazi, gli oggetti vengono dallo sguardo infantile decontestualizzati dai rapporti che li determinano come parti di reti funzionali e inseriti nell'intreccio delle occasioni. Noi, o almeno coloro che non vogliono avere con la città un rapporto puramente strumentale (corollario spaziale, questo, di una vita alienata), dobbiamo riscoprire il senso progettuale con cui i bambini vivono lo spazio. La città come 'non finito': sia attraverso il tempo, come ciò che è aperto a trasformazioni e a nuovi significati; sia nel tempo, per le innumerevoli possibilità, le coincidenze, gli eventi, che si aprono a chi percorra le sue strade.

Proviamo, ora, a proporre qualche riflessione urbanistica sulla base delle considerazioni finora svolte.

Progettare il non finito

La prima riflessione è ampiamente implicita in quello che abbiamo finora detto. Il progetto urbanistico di nuove parti di città — e a maggior ragione di nuovi quartieri residenziali — deve rinunciare a determinare la forma (e la vita) urbana in ogni suo aspetto. Questa raccomandazione è rivolta soprattutto ai recenti epigoni della lunga tradizione del disegno urbano. Per sua natura il disegno è qualcosa che rifugge dal vago e dall'in-

determinatezza. Quando la città era costruita con metodi che non includevano il disegno come strumento di controllo globale della forma, l'identità del luogo, l'evento particolare (un albero, un confine...), la complessità, erano naturalmente incorporati nel farsi del progetto; ma proprio per la sua capacità di ridurre e semplificare la complessità, a partire dal Rinascimento, il disegno disegnato (l'aggettivo è in qualche misura necessario) è diventato lo strumento principe della progettazione urbana. E, ai nostri giorni, esso è l'arma con cui gli architetti 'progettisti' combattono l'anonimità e l'indifferenza formale del piano urbanistico. Tutto ciò ha portato a una sovradeterminazione della forma — spesso più legata alle leggi stesse del disegno che alla vita; una sovradeterminazione che nega all'utente la possibilità di usare una sua propria semantica, di completare lo spazio urbano e di contestualizzarlo ai propri modelli di vita. Peggio ancora, quando il progetto vuole suggerire agli abitanti dei simboli inventati o recuperati da letture più o meno colte della città; 'torri' e 'porte' che ben presto vengono ricontestualizzate dal dominio della funzione come segnali stradali o elementi spartitraffico. L'esperienza, al contrario, ci insegna che alcuni quartieri — progettati con discrezione e modestia — si sono adattati alla vita degli abitanti e ai loro usi mutevoli nel tempo assai meglio di quegli insediamenti in cui la volontà formale dei progettisti si è esercitata fino a fissare i minuti particolari (a maggior ragione se questa volontà derivava da posizioni ideologiche che poco avevano a che fare con la società reale). Tutto ciò non significa mancanza di progettazione e incuria del 'progetto di suolo' (9) come è accaduto per tanta edilizia pubblica e privata, dove le abitazioni sorgono fra sterpaglie e parcheggi malamente abbozzati. Significa, piuttosto, la capacità di progettare il non finito e il virtuale: spazi aperti che includano ancora una natura plasmabile; elementi naturali non regolarizzati e geometrizzati; regole di insediamento che consentano lo scarto, l'eccezione, la trasgressione dalla norma; esattamente il contrario di tanti progetti urbanistici 'disegnati' che obbediscono a una ferrea impostazione geometrica, a leggi morfologiche che sono apprezzabili solo 'a volo

di uccello', cioè da un punto di vista astratto e irrealista.

Normalizzare e non normalizzare le periferie esistenti

Normalizzare e non normalizzare: è questa la sfida che si offre ai progetti che si propongono di 'riqualificare' le periferie delle nostre città, specialmente quelle periferie di non recentissima data che hanno incorporato i segni e le tracce del territorio storico (spesso antichi percorsi, tracciati agrari, confini), come accidenti morfologici che si sono tradotti in incongruenze, vuoti, ritagli. Accidenti e vuoti che assai spesso sono stati riempiti di nuovi significati; che si presentano come *enclave*, dove possono essere scoperti un cortile riusato da un artigiano o un campo coltivato, nascosti ad occhi non curiosi. La raccomandazione è di non leggere questi spazi come 'rumore' rispetto al progetto — peraltro legittimo — di razionalizzare il tessuto urbano. Sono questi spazi, proprio perché frammenti sottratti a una logica di omologazione, i luoghi dove la fantasia del gioco e dell'evento spontaneo può ancora realizzarsi.

Cosa conviene invece normalizzare? Tutto ciò che è stato costruito senza regola e che allo stesso tempo non reca alcuna traccia di storia e non ha possibilità di essere riusato; che si presenta — questo sì veramente come disturbo e rumore; prima di tutto i marciapiedi e le sedi stradali. Marciapiedi di tutte le dimensioni, troppo stretti o troppo larghi (e in questo caso usati per parcheggiare le macchine); lampioni, segnali, arredi, disposti casualmente, quasi come se qualcuno vi avesse esercitato una perversa volontà di punire l'utente; ostacoli disseminati ovunque. Sedi di strade residenziali troppo larghe per favorire un traffico lento e misurato; che si restringono o si dilatano senza alcuna logica...

Normalizzare, quindi, ciò che richiede un uso regolare, secondo criteri di razionalità; consentire che l'irregolarità morfologica, lo spazio 'lasciato', assorbendo i racconti delle piccole storie quotidiane — ricordi e intenzioni che lì sedimentano nuovi significati — si consolidino come identità dei luoghi.

Articolare lo spazio pubblico

Questa raccomandazione è connessa e complementare alle precedenti. La categoria concettuale dell'*articolazione* introduce un valore spaziale che non riguarda la determinazione di specifiche forme, ma piuttosto le relazioni, o meglio i rapporti, fra le dimensioni e i significati degli spazi. Basta percorrere una nostra città — Venezia è forse l'esempio più alto — per apprezzare questa sapienza nell'articolare lo spazio pubblico fino al limite del piccolo, del chiuso e del privato, per poi riaprirlo verso piazze, giardini, canali, fiumi, vedute. Tutto è messo in rapporto — cioè in una relazione misurata⁽¹⁰⁾, in una proporzione che non deriva dalle regole della prospettiva, ma piuttosto da strutture percettive e psicologiche, in parte archetipiche, in parte derivanti dalla memoria storica dei luoghi.

Articolare lo spazio pubblico significa, quindi, principalmente studiare e imparare, oltre la forma, dallo spazio collettivo della città storica. Oltre la forma, cioè oltre quell'approccio morfologico (e per la verità non solo morfologico) che ha avuto in Camillo Sitte il teorico più noto. Rompere — si è detto — il dominio della prospettiva centrale e sostituirlo con la logica del percorso, della sequenza, del confine che oltrepassato, schiude nuovi scenari e, a volte, nuovi orizzonti. Riscoprire l'importanza dell'immaginazione, che si getta oltre i limiti (progetta con la fantasia) nel gioco delle aspettative; quale evento potrà presentarsi oltre quell'angolo, oltre quella chiusura? Questa è l'essenza del gioco di percorrere la città — gioco che unisce tutte le età in un modo di vivere lo spazio urbano che non ha scopi situati altrove, ma che si immerge nell'evento e coglie l'occasione; quella piccola occasione che talvolta potrebbe cambiare tante cose...

Integrare

Infine, occorre integrare i vari tracciati, le diverse storie che possono essere raccontate dalla città. Integrare non vuole dire sovrapporre, quindi confondere e cancellare, bensì trovare i punti di comunicazione, metaforicamente 'le porte', che, come è noto, nella città sto-

rica non sono mai solo delle aperture nei confini, ma vere e proprie emergenze urbane, che si configurano con la piazza, la chiesa, il convento, l'ospedale. Tanto che, una volta inglobate nel tessuto urbano, mantengono nelle loro tracce il ruolo di mettere in rapporto, di collegare e riconoscere attraverso un salto di scala dimensionale o attraverso una maggiore complessità della struttura urbana.

Una città, quindi, non costruita attraverso reti specializzate dove sia possibile solo un limitato complesso di attività e di esperienze visive. Dalla strada del *negozio* si deve potere uscire verso l'*ozio*. Dalle attività strumentali verso scopi obbligati, al gioco o alla meditazione. Integrare la città significa anche integrare la nostra vita. Certamente tutto ciò si presenta come un orizzonte di desideri. Ma la forza non reprimibile dei desideri è il più importante messaggio che ogni giorno i bambini ci rivolgono.

Note

1 Relazioni che — come è ben noto — obbediranno, a partire dal Quattrocento, ai principi della prospettiva.

2 U. GALIMBERTI, *La terra senza il male*, Feltrinelli, Milano, 1984, pp. 39-40.

3 F. RELLA, *Limina*, Feltrinelli, 1987, Milano, p. 10.

4 Riprendo la metafora utilizzata da Rosario Assunto nella sua opera sul paesaggio e l'estetica per designare l'attività 'prometeica' dell'uomo la cui vita è costantemente eterodiretta da scopi altri rispetto al momento vissuto.

5 R. MUSIL, *L'uomo senza qualità*, Einaudi (Gli Struzzi), Torino, 1974, vol. I, pp. 122-126.

6 A. SCHNITZLER, *Verso la libertà*, SE, Milano, 1991.

7 R. MUSIL, *ibidem*, vol. I, p. 6.

8 Si veda a questo proposito Benjamin W., "Di alcuni motivi in Baudelaire", paragrafo 7, in *Angelus novus*, Einaudi, Torino, 1980.

9 Il paradigma di *Progetto di suolo* è stato formulato da Bernardo Secchi in un articolo apparso su *Casabella* e ripubblicato in *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, 1989.

10 Per il concetto di dimensione urbana *come rapporto misurato* fra le sue varie parti rimando agli scritti di Mario G. Cusmano: fra cui pubblicato su questa stessa rivista di recente "I rapporti fondativi delle piccole città", *Pesaggio Urbano*, n. 2, 1994. Ma più in generale molto di quanto scrivo è debitore delle 'letrure' di Cusmano (cfr., anche Mario G. Cusmano, *Lettere urbane*, Cedam, Padova, 1983).

Non sapersi orientare in una città non vuol dir molto. Ma smarrirsi in essa come ci si smarrisce in una foresta, è una cosa tutta da imparare. Ché i nomi delle strade devono suonare all'orecchio dell'errabondo come lo scricchiolio dei rami secchi e le viuzze interne gli devono scandire senza incertezze, come le gole montane, le ore del giorno. Tardi ho appreso quest'arte; essa ha coronato il sogno, i primi segni del quale furono i labirinti che arabescano le carte assorbenti dei miei quaderni. No, non i primi, poiché li precedette quell'altro, che ad essi è sopravvissuto. La strada per questo labirinto, cui non è mancata la sua Arianna, passava sul ponte Blender, il cui dolce arco fu per me la prima curva di collina. Non lungi di lì era la meta: Federico Guglielmo e la regina Luisa. Sui loro tondi piedistalli essi si levano dalle aiuole come prigionieri delle magiche curve che un corso d'acqua disegnava innanzi a loro nella sabbia. Più ancora che i regnanti mi attiravano i piedistalli, perché le scene colà rappresentate, anche se non erano chiari i loro legami, mi si offrivano immediate allo sguardo. Che questo vagabondare abbia un senso, io l'ho avvertito da sempre in quell'ampio e insignificante spiazzo che per nulla lasciava presagire come qui, solo a pochi passi dal corso delle vetture e delle carrozze, stesse celata la parte più misteriosa del parco. Di ciò ricevetti già molto presto un segno. Appunto là, o non lontano, deve avere avuto la sua dimora quell'Arianna alla cui presenza per la prima volta, e per non dimenticarlo mai più, avvertii ciò di cui solo più tardi imparai il nome: amore.

Walter Benjamin,
Giardino Zoologico
da "Immagini di città",
Einaudi Torino, pp. 9-10



Un luogo di apprendimento

Il cantiere della Residence d'Arvigny è stato anche occasione per realizzare una scuola cantiere. Sotto la guida dei Compagnons du Devoir du Tour de France — antichissima istituzione francese per la trasmissione dei mestieri, che aveva già collaborato alla scuola-cantiere sul parcheggio dei Celestini a Lione — cinque giovani disoccupati (scelti nel raggio di una ventina di chilometri dal quartiere, sulla base di una selezione che ha coinvolto un centinaio di ragazzi) hanno avuto la possibilità di apprendere sul campo un nuovo mestiere, accedendo al mondo del lavoro

Il bambino invisibile e la città immaginaria

Giandomenico Amendola

Da almeno due secoli, con rare eccezioni, vengono sottolineate le capacità educative della città: nei percorsi urbani, soprattutto 'nella strada' il ragazzo incontra l'altro e, attraverso questo, se stesso. Il riconoscimento che la città è 'maestra di vita' ha fatto sì che, dopo una fase di generale disattenzione, il tema città e bambino riacquistasse significato e valore; ciò è avvenuto però più per le discipline pedagogiche che per l'architettura e l'urbanistica. Tutt'al più, l'attenzione degli architetti si è concentrata su spazi specifici, protetti, destinati ai bambini quasi come forma di compenso per la perdita della città. Quest'ultima viene infatti sostituita da un'esperienza virtuale, dove videoclip e cronaca, fiction e immagini vere, desideri e realtà si impastano in un'unica immagine totalizzante e indistinguibile. Occorre invece ricostituire nel bambino una cultura della città reale e che i progettisti abbiano la capacità di ascoltare e di interpretare le richieste dei bambini. Una strategia 'dell'attenzione' contraddice la progettazione per 'modelli', tipica anche della cultura post moderna.

For at least the past two centuries, with some exceptions, the educational features of cities were taken into consideration. On city 'routes', and especially in the streets, children meet others and thus meet themselves. Having acknowledged the role of cities in teaching life experiences, after a phase of general indifference, the issue towns and children recovered significance and value. This, however, affected pedagogical disciplines more than architecture and town-planning. At the most, architects focussed on specific, protected spaces meant for children almost as a sort of compensation for losing the town. The latter is in fact replaced by a virtual experience, where video clips and the news, fiction and real images, desires and reality mix into an overall and undistinguishable picture. It is instead necessary that children are given a renewed culture of the city and that planners are able to listen to and interpret children's requests. A policy of 'attention' contradicts a planning by 'models', typical of post-modern culture as well.

Il rapporto *bambino-città* è oggi uscito dall'ovvietà culturale ed è ormai diffusamente tematizzato. Lo scenario urbano è segnato da gravi e generalizzate patologie; vivere la città in maniera adeguata, non a desideri ed aspettative ma a semplici e modesti standard, è sempre più difficile; cresce in maniera esponenziale lo scarto tra la domanda sociale di città e l'offerta, la città reale. I più penalizzati sono i soggetti più deboli, quanti hanno minori possibilità di fuga, minori risorse per affrontare la città, minori capacità adattive, meno fiato per la protesta e per la domanda politica. Attori invisibili e vulnerabili insieme, i bambini subiscono pesantemente la crisi della città contemporanea. Essi sono i più deboli di tutti gli altri attori urbani, anche perchè sono stati fino ad oggi considerati figure interstiziali e comunque non protagonisti della scena urbana in quanto ruoli temporanei, adulti in formazione. Di questa particolare conno-

tazione risente la stessa tematizzazione del rapporto *bambino-città* che è ancora fortemente legata ad un approccio formativo e culturale.

Oggi, un buon numero di università nordamericane offre corsi con titoli generici ma eloquenti come *Educating city*, musei ed istituzioni culturali prestigiose come, per esempio, il Centre Georges Pompidou a Parigi organizzano atelier per *insegnare* ai bambini la città, le collane a basso prezzo destinate ai più piccoli per insegnare a leggere e capire la città abbondano ormai in tutti i paesi, Italia compresa, ed hanno prodotto, soprattutto negli Stati Uniti e in Francia, alcuni autentici gioielli editoriali. Le serie televisive dedicate alla città moderna, alle sue forme, ai suoi personaggi ed alla sua vita sono una costante dei programmi pomeridiani per ragazzi. Lo scopo di tutti questi sforzi è dare un senso ed un significato al geroglifico urbano conferendo alla gente, ed in par-

ticolare ai più giovani, gli strumenti per leggere e capire la città; l'obiettivo ultimo è quello di *domare* la metropoli, *Taming Megalopolis*, per usare il titolo di una fortunata antologia degli anni '60.

Bisogna ricostituire, è opinione diffusa, le capacità di dare un senso a ciò che ne sembra privo, di trovare l'erba sotto l'asfalto, di reimmettere l'avventura e il gioco nel caos del quotidiano. L'obiettivo di tutti questi sforzi è, in breve, di dar vita ad una nuova cultura capace di riportare sotto controllo la città e di riconferirle dimensione umana.

In una parola, bisogna educare alla città. L'affermazione è generica e può ugualmente significare insegnare a sopravvivere alla città o, più ambiziosamente, fornire agli abitanti gli strumenti conoscitivi per trasformare la città da trappola in risorsa. Essa, comunque, indica chiaramente l'esistenza di un rapporto squilibrato *bambino-città*, rapporto che per la sua complessità non può essere più affidato alle capacità ed all'iniziativa individuali.

In particolare, le azioni mirate in maniera specifica ai bambini enfatizzano il versante pedagogico considerando la città tanto oggetto di apprendimento ("come funziona la città"; "chi ha costruito la città"; "cosa c'è nel sottosuolo della città"; ecc.) quanto come campo di esperienza educativa (la città come classe) dove il bambino possa crescere incontrando ed sperando il mondo (*Città*, scriveva Louis Kahn, *è dove puoi sempre incontrare quello che vorrai fare da grande*).

Che la città possa educare o che essa rappresenti l'educatrice per eccellenza non è cosa nuova da almeno due secoli. Con rare eccezioni, tra le quali Rousseau che, convinto che la città corrompesse, raccomandava di tenere Emilio ben lontano dalla strada, sulle capacità educative della città erano d'accordo tanto gli scrittori per ragazzi che gran parte della cultura borghese dell'Ottocento. Per costoro la strada era grande maestra di vita in quanto consentiva ai più giovani di entrare in contatto, in maniera controllata e progressiva, con il mondo. Questa educazione sentimentale era da-

ta dal corretto bilanciamento tra esperienza privata ed esperienza pubblica, tra la vita protetta della casa e quella varia, imprevedibile e non protetta della città. Il poter oscillare tra ordine e disordine, tra noto ed ignoto, tra sicuro ed insicuro, tra il simile ed il diverso è stato considerato indispensabile per la formazione dell'adulto.

Il viaggio formativo dell'adolescente nella città rappresenta, perciò, un tema fondamentale della cultura moderna europea. I primi a sperimentare l'odissea urbana sono stati, per esempio, i giovani protagonisti del romanzo inglese dell'800 — che ben riflette una società nella quale era centrale il tema della formazione della classe dirigente da una parte e dove il processo di urbanizzazione era stato più intenso, rapido e doloroso che altrove.

Davide Copperfield, novello Telemaco, viaggia nella sua città, la Londra vittoriana, molto prima dell'Ulisse di Joyce. Qui Davide cresce: cresce incontrando tutta la società del proprio tempo, anche quella sotterranea (la Seconda Nazione di Disraeli) dei diversi e dei marginali; il giovane borghese dell'800 può con rapidità crescere nella stimolante e imprevedibile promiscuità delle strade delle periferie industriali che Engels scopre solo da adulto e che Doré disegna o della Francia rivoluzionaria come il Gavroche di Hugo.

Nei percorsi urbani il ragazzo incontra l'altro e, attraverso questo, se stesso. È nella città che si definisce e si struttura in maniera forte la sua identità.

Di uguale opinione è, pur con diverse motivazioni ed accenti, gran parte della pedagogia del '900 (in Italia alcuni dei movimenti più innovativi fanno esplicito riferimento alla città per segnare il proprio progetto innovativo, p.e. il Movimento *Scuola e Città*) per la quale i progetti formativi non possono prescindere dall'esperienza sociale concreta. In questo senso, la città diventa classe, e l'esperienza urbana esperienza formativa.

Questo riconoscimento della città come maestra e la relativa esigenza di rendere tale insostituibile insegnamento

possibile ha fatto sì che, in progressione, *la città del bambino* diventasse un'idea più pedagogica che architettonica o urbanistica.

Ha giocato a favore di questa contrazione pedagogica dell'idea della *città del bambino* il fatto che, in una qualche maniera, nella città vi fosse sino alla metà di questo secolo spazio sufficiente per il bambino grazie alle permeabilità ed alla flessibilità della città stessa da una parte, ed alle enormi capacità adattive del bambino dall'altra.

La città non era certamente la migliore possibile. Sarebbe fuorviante e rischioso idealizzare la città dell'800, ritenere paradiso per il bambino il mondo dei ghetti e degli slum descritti da Dickens, Doré, Booth, Engels e Zola. Né si può assumere il centro della città — lo spazio della borghesia — come l'intera città. Con tutti questi limiti si può comunque affermare che la città storica, con tutte le sue patologie, consentisse la coesistenza dei diversi soggetti, dell'adulto e del bambino grazie alla permeabilità dei suoi spazi ed alla complessiva sopportabilità del cosiddetto rischio urbano.

Il bambino protagonista, importante, della varietà urbana ha, quindi, vissuto ed è cresciuto nella città delle alternanze d'uso e degli interstizi. Qui ha lottato, inventato, creato, scavato, adattando se stesso e gli spazi urbani. In questo processo di uso attivo della città, fondate sui processi di trasformazione ed appropriazione, il piccolo abitante ha lasciato tracce ben visibili che il tempo comincia, però, a cancellare insieme alla diminuita capacità della gente di leggere le trame degli spazi e dei significati urbani.

I segni degli itinerari e della presenza attiva del bambino tendono oggi a sbiadire anche perché sono stati in gran parte abbandonati tanto praticamente che simbolicamente. Il bambino sta, infatti, lasciando le strade per rinchiudersi a casa o in ambiti specializzati, separati e protetti.

Anche per il bambino infatti, la strada, non più area di incontro e di comunicazione, retrocede alla funzione di

semplice mezzo per andare, di elemento di raccordo tra punti della città. Di bambini se ne vedono sempre di meno e, quando ci sono, appaiono visibilmente in transito.

La sensazione immediata che si ha in una grande città nel vedere un bambino solo per strada è di allarme e preoccupazione o, talvolta, di paura. Di allarme e preoccupazione perché la città è pericolosa se non addirittura ostile per un bambino non protetto, di paura perché il bambino può diventare soggetto di offesa.

Storicamente anche il problema dei bambini che, senza famiglie ed a frotte, vivono marginali tra i marginali nella città europea non è nuovo. Sbandati, trovatelli, accattoni e furfanti sono personaggi consueti nella storia della città europea sino dal medioevo. Quando le grandi trasformazioni dell'età moderna come l'urbanizzazione e l'industrializzazione ne fanno aumentare il numero in maniera macroscopica questo popolo di piccoli diventa "problema", in genere criminale o umano — e solo successivamente sociale ed educativo. Talvolta idealizzati dalla letteratura — come Gavroche di Hugo — o demonizzati dalle autorità di polizia (sarebbe interessante verificare la somiglianza delle argomentazioni della polizia di San Paulo o di Rio sui *meninos da rua* con quelle della polizia di Londra o di Parigi nel secolo scorso) i bambini di strada sono però anche nella città del '900, sino a pochi decenni fa, una presenza certo difficile e problematica ma non tale da attivare processi di demonizzazione o reazioni criminali come quelle degli squadroni della morte assoldati a Rio o San Paolo dai commercianti.

Oggi, il bambino "à la rue" e non "de la rue", mutazione dei *children in the street* in *street children*, è per la sua presenza assorbente e connotativa dell'intero paesaggio metropolitano, indicatore di un nuovo rapporto tra infanzia e città. I *meninos da rua* in Brasile o in altri paesi sudamericani contribuiscono così ad alimentare nell'immaginario e nella cultura collettiva una paura alimentata anche dal timore per il diverso.

Sul versante dell'insegnamento della città, della socializzazione alla e tramite la città, dell'appropriazione conoscitiva della città sembra che, quantomeno sul piano teorico, vi sia un largo accordo. Il passaggio della riappropriazione conoscitiva e della ricostituzione della coscienza della città è oggi più urgente ed importante che mai per la trasformazione indotta dalla cultura definita postmoderna. Oggi capire la città ed attraverso questa cogliere il mondo, è più difficile che nel passato. Il bambino, infatti, è stato uno dei primi soggetti a subire la profonda mutazione culturale post moderna. Esperendo gran parte della propria esistenza davanti al televisore, il bambino è stato tra i primi ad entrare nel mondo dell'immaginario, troncando o comunque indebolendo le radici con il reale. Per lui prima che per altri, vale la notazione espressa da Baudrillard secondo cui la realtà — l'iperrealtà — è verosimile solo se somiglia all'immaginario e non viceversa. La stessa esperienza urbana è mediata dalle immagini dei media, dove *videoclip* e cronaca, *fiction* e immagini da vero, i desideri e la realtà si impastano, in un'unica totalizzante ed indistinguibile immagine, con l'esperienza personale del soggetto.

Nella città e nell'esperienza postmoderna le emozioni possono prescindere dalle esperienze, le aspettative dal passato, i simboli dai significati. L'esito finale di questa mutazione culturale è la città virtuale o analogica, la città rete fatta di punti e di connessioni. È la città costituita da un insieme di *arcade* e *shopping mall* dove sono concentrati oggetti ed immagini che simulano con la forza imperiosa della suggestione mediale una città sognata e rassicurante. Dove ciò che non è piacevole, consumabile, prevedibile o desiderato non trova posto.

Questo processo di fuga nel reale-immaginario è più accelerato nel bambino in quanto sempre più rapidamente — e comunque più rapidamente di chiunque altro — egli va perdendo i contatti con la città reale, fonte costante di pericolo, per rinserrarsi in casa. Qui il rapporto con il mondo e la sua (iper)real-

tà è assicurato dai media. La distinzione tra sogno e realtà tende a diminuire per annullarsi in una sequenza di immagini. In crisi entra, per questo bambino privatistico e mediatico, lo stesso concetto di spazio. Le strategie commerciali fondate sulla nostalgia ed il recupero del passato insieme alle architetture fatte di citazioni e di revival tendono ad annullare sulla scena urbana la distinzione tra ieri ed oggi, tra presente e passato. I media agiscono sul senso dello spazio e della distanza per cui il soggetto spettatore tende ad assistere ad uno spettacolo — di cui si sente parte attiva — dove tutto, in unità di tempo e luogo, si svolge simultaneamente e nello stesso posto. Alle relazioni con i gruppi dei pari si sostituisce, in tendenza, il rapporto esclusivo con il televisore; alla varietà degli incontri nella città la varietà dello *zapping* e dell'offerta smisurata dei media; al pericolo delle strade le immagini del pericolo. La cultura urbana post moderna diventa, soprattutto per il bambino, una cultura dove la città vera tende a scomparire per ripresentarsi come immagine e cultura di se stessa.

Ricostituire per il bambino, e non solo per lui, una cultura adeguata alla città reale è, perciò, urgente. Non basta, però, in quanto altrettanto urgente è ricreare una città adatta al bambino ed alla sua misura.

La conoscenza, la presa di coscienza, la comprensione, possono migliorare le capacità adattive del più piccolo dotandolo di strumenti per sopravvivere e crescere in un ambiente sempre più ostile. Ma insegnare solo, limitandosi a dare gli strumenti per capire e per vivere questa città non basta. La strategia pedagogica incontra non solo le difficoltà date dall'autoreferenzialità e virtualità della nuova cultura postmoderna — cultura urbana ormai sganciata dalla città e dall'esperienza concreta — ma anche e soprattutto quelle costituite dalla debole capacità di attrazione della città reale.

Gli sforzi pedagogici sono, infatti, destinati a frangersi contro la forza repulsiva di una città invivibile ed ostile per cui urgente diventa il modificare la stessa forza centrifuga che la città ha nei

Fu questa la Londra della mia infanzia, dei miei capricci e delle mie esperienze: ricordi di Lambeth in primavera che m'incantano ancora; di oggetti e incidenti banali; di corse con mia madre sull'imperiale di un tram a cavalli cercando di toccare, al passaggio, gli alberi di lilla; dei biglietti dell'autobus e dei loro colori — arancione, azzurro, rosa e verde — che costellavano il marciapiede davanti alla fermata; di rubiconde fioraie all'angolo di Westminster Bridge, che facevano gai boutonnières, manipolando con dita esperte stagnola e felci tremanti; dell'umido odore delle rose annafiate di fresco che mi comunicava una vaga tristezza; di malinconiche domniche e pallidi genitori che scortavano insieme ai loro figlio palloni colorati sopra il ponte di Westminster, e dei materni vaporetti da un penny che abbassavano dolcemente i fumaioli per scivolare sotto. Credo che la mia anima sia nata proprio da queste piccole cose.

Charles Chaplin,
La mia vita,
Rizzoli, Milano 1993,
p. 14

confronti del bambino, e ricostituire al suo interno fattori di attrazione e di vita. Il problema non è unicamente il restituire conoscitivamente la città al controllo del bambino quanto, invece, restituire praticamente la città al bambino. Non solo "insegnare la città al bambino" ma "insegnare il bambino alla città".

Il nodo è la città in quanto tale e nel suo complesso. Non si tratta solo, come sta in prevalenza accadendo, di creare spazi *ad hoc* per il bambino, isole di sicurezza ed espressività in un tessuto urbano che di sicurezza ed espressività è negazione. Il problema non è solo il gioco ma la ricostituzione del quotidiano e l'uso complessivo della città: il diritto alla città.

Nella progettazione della città il bambino scompare. Al più, su scala urbana viene trasferita la logica della piccola progettazione per luoghi destinati al bambino e solo a lui. Le esigenze del bambino vengono osservate e considerate prevalentemente sul versante architettonico — nella progettazione degli spazi domestici o in quelli formativi scolastici.

Per questo obiettivo di ricostituzione / restituzione della città non esistono ricette pronte per l'elusività dell'oggetto e la natura creativa del destinatario. La impraticabilità dei piani e dei modelli chiusi vale oggi più che mai per la città del bambino. Trova maggiore spazio l'idea della città *bricolage* o città *collage*, fatta di continui tentativi ed aggiustamenti, espressione di un metodo e di una *forma mentis* piuttosto che di modelli precostituiti.

Accolti e superati alcuni imperativi in termini di sicurezza, sanità, accessibilità, varietà, ritorna centrale la logica dell'invenzione e dell'immaginazione progettuale, dell'esplorazione continua, del provare e del riprovare. Lo scopo è il ricostituire un uso o un senso a ciò che ne sembrava privo.

Il presupposto di questa che è stata variamente definita come la strategia della fantasia o dell'immaginazione progettuale, sono la modestia del progettista e la sua capacità di ascolto e di interpretazione dei desideri e dei bisogni del

bambino.

Adattare al tema del bambino lo spirito ed il metodo della progettazione orientata ai bisogni del destinatario, il *design with user in mind*, non è semplice. Porsi dal punto di vista dell'utente è cosa sempre più facile da dire che da fare; nel caso del bambino questo è oltremodo difficile per una diffusa indifferenza al problema da parte dei progettisti e per le difficoltà reali a cogliere ed interpretare la domanda di questo particolare attore.

È raro che l'architetto sappia vedere o ascoltare ciò che non conosce già in anticipo. Quando il progettista comincia a fare realmente i conti con bisogni o con desideri nuovi ciò avviene perché questi, tematizzati e diffusi, esplodono e diventano imperiosi anche per la forza e l'importanza dei loro portatori.

L'imperiosità della domanda diminuisce quando bisogni particolari o desideri sono espressione di un attore piccolo, debole, senza voce il cui destino sociale è considerato solo quello di crescere in fretta e, quindi, di omologarsi agli adulti.

Affermare la necessità di progettare dopo aver prestato attenzione ed analizzato i bisogni del bambino non è di per sé sufficiente a risolvere il problema dal momento che il bambino non è in grado di verbalizzare i propri bisogni e, se e quando parla, non può che raccontare i propri desideri.

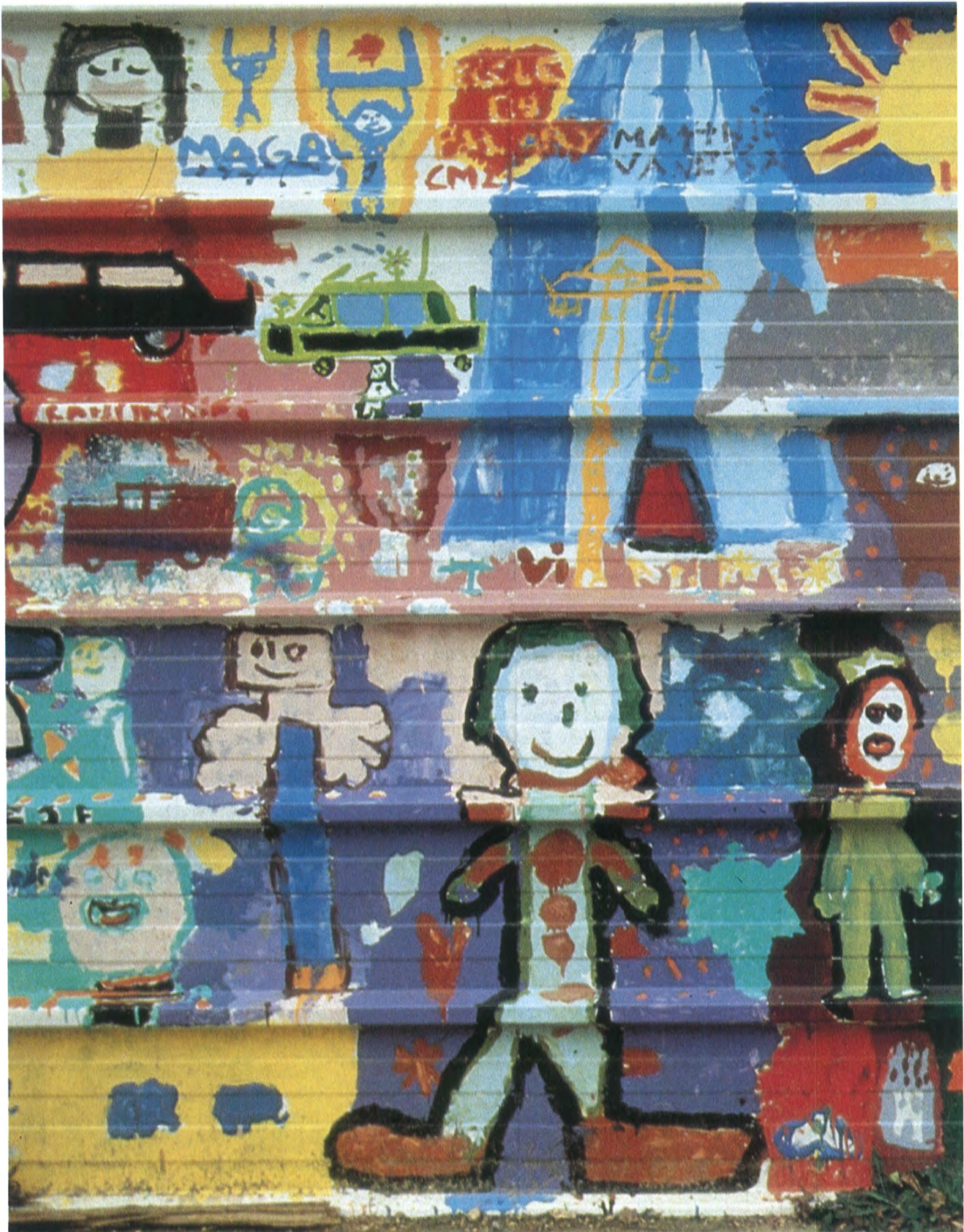
Guardare la città con gli occhi del bambino è, al di là delle intenzioni, una pratica più letteraria che progettuale. Sono gli scrittori che viaggiano nel passato per conoscere e riconoscere la propria città ed usano a questo scopo, come fa e propone Walter Benjamin, gli occhi del bambino ed il viaggio nell'infanzia. "... Ben altra, e più profonda, — scrive Benjamin in *Die Wiederkehr des Flaneurs* — è l'ispirazione che porta a rappresentare la città nella prospettiva del nativo. È l'ispirazione di chi si sposta nel tempo invece che nello spazio. Il libro di viaggi scritto dal nativo avrà sempre affinità col libro di memorie: non invano egli ha vissuto in quel luogo la sua infanzia". È il viaggio nel

ricordo come mezzo di ricostituzione dell'esperienza urbana e strumento per non fare inaridire l'albero della memoria.

Il ritorno ai ricordi non è certamente sufficiente a creare la conoscenza del punto di vista del bambino. Esso, tuttavia, rappresenta un mezzo, meno formalizzato e "scientifico" di altri ormai collaudati e disponibili approntati da numerose discipline tra cui psicologia e sociologia, ma non per questo meno utile per ascoltare la domanda di città del bambino. Mappe mentali, differenziali semantici, osservazione, interviste in profondità e storie di vita, POE (*Post Occupancy Evaluation*) sono alcuni degli strumenti che fanno parte del bagaglio metodologico di chi intende indagare sull'esperienza e sui bisogni urbani del bambino. Anche per gli strumenti di indagine più rigorosi vale quanto si è detto a proposito delle ipotesi progettuali: non esistono ricette pronte e sicure e metodi di per sé esaustivi. I risultati migliori sono venuti da ricerche, come quelle per esempio di Michelson e Lynch, segnate da metodologia d'indagine flessibile, inventiva, persino eclettica, sorretta però da una costante attenzione tesa a cogliere ogni segno in grado di esprimere intenzioni, atteggiamenti, comportamenti del bambino.

La fase dell'ascolto e dell'attenzione è il presupposto della fantasia e dell'immaginazione progettuale necessarie — in una logica per certi aspetti molto simile a quella sottesa al gioco — a pensare e disegnare una città adeguata ai desideri ed ai bisogni dei suoi abitanti più piccoli, di tutti i suoi abitanti.

Particolare delle espressioni creative di alcuni allievi di una scuola elementare applicate a scala urbana nel cantiere-evento sperimentato dal Gruppo Dioguardi a Lione



La città dell'infanzia: parole, programmi, partecipazione, ricerche e, speriamo, progetti concreti

Raymond Lorenzo



Tante parole e programmi

È ovvio per molti genitori, per gli operatori e per i diretti interessati, che la città italiana, con pochissime eccezioni, non è una *Childhood City*, una "città dell'infanzia". Bambini che girano autonomamente per la città (un indicatore bio-culturale della salute dell'ecosistema urbano) sono una specie in via di estinzione. Le ragioni sono molte: il traffico, i tempi a cui deve sottostare la famiglia, possibili atti di violenza, ecc. Personalmente ho rilasciato a questo proposito una cinquantina di interviste negli ultimi quattro anni, meno di altri esperti del settore. Lo stato attuale delle aree urbane è stato confrontato con i bisogni dell'infanzia in numerosi convegni nazionali e internazionali che si sono tenuti in Italia in questi anni (1). Nello stesso tempo, diverse associazioni ambientaliste e culturali hanno attivato delle campagne pluriennali di educazione e partecipazione su questo tema (2). Alcuni comuni, sulla scia della lodevole iniziativa di Fano, si sono nominati "città delle bambine e dei bambini". Persino Napoli si è dichiarata città europea dell'infanzia. Numerosi sindaci, in collaborazione con l'UNICEF si sono proclamati "difensori dei bambini": Altri (3) hanno istituito dei consigli comunali dei bambini e/o ragazzi, ponendo come elemento importante delle loro agende la questione della qualità dell'ambiente urbano. Alcune amministrazioni comunali e regionali hanno insediato dei "gruppi di lavoro inter-assessoriali" per studiare e programmare strategie mirate a "riqualificare lo spazio urbano a misura di bambino" (4). Altre amministrazioni municipali hanno attivato dei processi di progettazione partecipata con i bambini (5). Alcune istituzioni culturali, come la Fondazione Michelucci, l'INU, l'Istituto degli Innocenti di Firenze, hanno compiuto dei passi importanti per introdurre questa tematica nei loro programmi attraverso progetti, pubblicazioni e convegni. Nel marzo del 1995 è stato indetto un concorso di progettazione partecipata, guidata dagli indica-

*D*ove sono i progetti e le realizzazioni? Questa è la domanda che viene spontanea, dopo che anche in Italia — almeno da quattro anni — si parla diffusamente della necessità di riorganizzare la città esistente in modo più aderente ai bisogni dei bambini e di costruire spazi dove questi possano vivere in modo più libero e creativo. Questa domanda si presenta con maggiore forza se si prendono in considerazione le esperienze estere, soprattutto quelle anglosassoni, dove l'approccio progettuale ha preceduto e conferito le basi al dibattito teorico.

Tutte le esperienze finora svolte hanno un comune filo conduttore: l'importanza della partecipazione dei bambini alla progettazione della città. A seguito di opportune metodiche di "ascolto", emergono idee e domande che costituiscono una fondamentale guida per architetti, paesaggisti e urbanisti.

*W*here are projects and actual results? A foreseeable question, since in Italy, too, at least for the past four years, the need is widely felt for reorganizing existing towns in order for them to be fitter for children's needs and for building spaces where children can act free and creative. The question is even more relevant if one thinks of foreign examples, especially the British ones, where the planning approach anticipated and formed the basis for the theoretical debate.

All the experiences carried out till now have a common leitmotiv: the important role played by the participation of children in planning the town. Through adequate "listening" methods, ideas and requests come through that represent a basic guideline for architects, landscape designers and city-planners.

tori di qualità urbana, da parte del WWF italiano e dell'INU. Nella Triennale di Milano del 1995 è previsto un settore specifico sui bambini e l'architettura.

Sul piano culturale e informativo queste iniziative hanno avuto un notevole impatto. Ad esempio, la campagna del WWF — che conosco meglio essendo un coordinatore tecnico — ha mobilitato diverse centinaia di scuole elementari e medie, molte associazioni di cittadini e professionisti locali che hanno elaborato o stanno elaborando delle proposte di riqualificazione di specifici spazi della propria città. Sempre nell'ambito dell'iniziativa del WWF-INU sarà distribuito a tutti i comuni italiani un dossier composto dal "Manifesto dei bambini" (6), il bando di concorso e un opuscolo guida. Le iniziative delle altre associazioni e delle amministrazioni locali hanno contemporaneamente sviluppato un notevole dibattito a livello nazionale e azioni a livello locale.

Ma dove sono i progetti?

Purtroppo, se non sbaglio, queste iniziative hanno prodotto finora pochi spazi urbani realmente riqualificati e ancora meno piani urbanistici adottati. Occorre, quindi, chiederci perché.

È vero che quattro anni sono pochi. Le esperienze di progettazione urbana, nell'ottica di un'ipotetica città dell'infanzia, svolte all'estero, hanno una storia ventennale. L'associazione *Urban Wohnen* di Monaco di Baviera (si veda l'articolo di Drum) ha iniziato il suo impegno nel settore della riqualificazione partecipata dello spazio urbano nel 1973. In ventidue anni ha contribuito alla trasformazione di oltre ottocento spazi urbani con i bambini (ma non solo loro) in mente. Il *Children's Environment Research Group*, citato nell'articolo di Francis, dal 1974 raggruppa un centinaio di progettisti statunitensi (compresi lo stesso Francis e chi scrive) e di altre nazionalità straniere impegnati a introdurre i bisogni dei bambini come centrali in qualsiasi programma di dise-

gno dello spazio urbano. Bishop nel suo articolo ricorda trenta anni di ricerche e azioni di alta qualità a proposito del rapporto fra il bambino e lo spazio urbano. Comunque sia, penso che il ritardo che si osserva in Italia nel trasformare le parole in progetti concreti non dipenda solo dalla mancanza di tempo. Una rapida analisi di alcuni fili conduttori — di metodo e di contenuto — che attraversano le esperienze straniere e quelle italiane citate forse potrebbe accelerare il tempo necessario per gettare un ponte fra teoria e pratica, fra la cultura e i bisogni dell'infanzia e il progetto urbanistico.

La mia prima considerazione, di carattere interculturale, pone un problema di forse impossibile soluzione, ma tanto vale indicarlo. I colleghi americani e anglosassoni (da cui in parte mi escludo vivendo in Italia da oltre quindici anni) si meravigliano della quantità di convegni organizzati da enti pubblici italiani nei quali si discute la tematica "bambino-città" da un punto di vista politico-teorico. Mi chiedono continuamente: "dove sono le immagini, le diapositive, ... i progetti?". Può darsi che sia la solita contrapposizione fra una cultura di tipo pragmatico e una idealistica. Comunque va notato che all'estero i progetti hanno preceduto i convegni e la teoria. C'è un'impostazione del tipo "imparare facendo" che porta il professionista a valutare i risultati dei suoi progetti da un punto di vista sociale e ambientale (ormai ufficializzata nel *Post Occupancy Evaluation*, ma preceduta storicamente da una fase di formazione culturale). I progettisti che intervengono in questo numero sono diventati ricercatori di una *Childhood City* con tutta probabilità cercando metodi ed interlocutori nel valutare a posteriori le loro opere. Non solo studiando le teorie.

È indispensabile la ricerca e la partecipazione

Quanto è stato detto in precedenza non vuole significare che la "teoria", nel

senso di un'approfondita riflessione sui rapporti fra spazio urbano e bisogni, comportamenti e aspirazioni di coloro che lo abitano o lo abiteranno non sia importante. Anzi, uno dei fili conduttori che caratterizza le esperienze anglosassoni è da decenni un'ampia diffusione di corsi o istituti universitari di *Environmental Design Research* attraverso i quali architetti e urbanisti si abituano a lavorare in modo interdisciplinare con sociologi ed esperti ambientali. Insieme ai progettisti impegnati nella ricerca di una *Childhood City* ve ne sono ancora di più impegnati per una *Human City*.

Quindici anni fa il filosofo e futurologo Henryk Skolimowski ha scritto che "...gli architetti e i progettisti non devono avere paura della vita". Anche se sono ancora una minoranza, molti architetti, urbanisti e paesaggisti oggi hanno meno "paura della vita" (cioè degli utenti) grazie alla loro formazione professionale. Prima di progettare si pongono domande del tipo "come si vivrà quotidianamente in quest'area?" o "come sarà la qualità delle attività umane che si insedieranno qui?" Non penso che nel corso della progettazione del quartiere Corviale a Roma — dove la media dei suicidi supera di gran lunga quella metropolitana — siano state poste domande simili. Non voglio dire che la colpa di questo triste primato sia da addebitarsi totalmente al progetto architettonico (fra l'altro considerato uno dei migliori per quanto riguarda le realizzazioni di edilizia economico-popolare a Roma). È chiaro, però, che tutto ciò richiede un ripensamento delle modalità con cui viene sviluppato e valutato un progetto urbano.

Il discorso a proposito della necessità di introdurre altre figure ed ottiche professionali nella progettazione e valutazione urbana porta a porre in evidenza un'altra caratteristica che accomuna le esperienze che saranno descritte in seguito, cioè la partecipazione degli utenti nella formulazione del progetto. Chi pratica seriamente una strategia della partecipazione sa che gli abitanti, compresi i bambini, sono indispensabili nella progettazione. Non c'è spazio qui per







discutere adeguatamente le basi teoriche, gli approcci metodologici e i risultati di una seria progettazione partecipata, ma comunque gli articoli di Bishop, Francis, Drum danno un'idea delle sue potenzialità. È chiaro che il coinvolgimento dei bambini nella progettazione non significa che il progettista professionale non sia centrale nella costruzione di *Childhood Cities*. Noi non rinneghiamo il nostro ruolo come progettisti, ma è nostra responsabilità prendere le idee dei bambini e trasformarle in opzioni. Il problema è che molti progettisti devono ancora riconoscere l'esigenza di acquisire idee che provengono da fonti diverse da quelle comunemente usate, come la storia dell'architettura e della città, gli standard e le normative urbanistiche, i repertori, la creatività individuale, ecc. Le ricerche delle scienze sociali ambientali e la partecipazione degli utenti a questo riguardo sono due fonti indispensabili.

Per quanto riguarda, specificatamente, la questione della costruzione di città idonee per i bambini, il nostro compito può essere sintetizzato parafrasando un suggerimento di Francesco Tonucci, direttore del Laboratorio *Fano, città dei bambini*: "imparare ad ascoltare e a capire le bambine e i bambini nella loro diversità per essere capaci di capire e rappresentare tutti i diversi".

Quali idee per una *Childhood City*?

Ascoltare le teorie, le ricerche e le esperienze partecipative è, in ultima analisi, utile a noi tecnici per riqualificare la *Childhood City*, soprattutto quando forniscano indicazioni metodologiche, parametri progettuali, *design guideline*, ed esempi concreti che possano informare le decisioni di chi programma, progetta e gestisce lo spazio urbano. Gli articoli che seguono offrono alcuni suggerimenti sulle caratteristiche di una città amichevole verso i bambini e viceversa, in un sorprendente consenso fra ricercatori, progettisti e bambini.

La prima caratteristica di una *Child-*

hood City è una ritrovata centralità di elementi naturali nel progetto urbanistico. Drum e Francis, come i bambini di Bologna e di Perugia, notano che la natura offre insuperabili opportunità per avventure, manipolazioni, esplorazioni e apprendimento; bisogni essenziali, richiamati nell'articolo di Restuccia e Suffriti del comune di Modena. Non sono necessarie grandissime aree, ma piuttosto numerosi frammenti ritrovati in zone finora marginali. Oltre gli animali e le piante che vengono richieste non soltanto per il loro valore ecologico, ma soprattutto per "giocare, arrampicarsi, costruire capanne, ascoltare, osservare e conoscere, una caratteristica indispensabile della città dell'infanzia è la presenza dell'acqua per contemplare ed ascoltare, per bagnarsi ed immergersi". Francis indica come il valore socio-culturale dell'acqua in città sia congruente con alcuni caratteri della città ecologica: drenaggio naturale, rinaturalizzazione delle sponde dei fiumi, habitat e corridoi per animali selvatici, ecc.

L'esigenza di elementi naturali non significa comunque abbandonare la città. Infatti, altre caratteristiche essenziali della *Childhood City* sono la "densità urbana" (Drum) e "l'identità urbana" (Lorenzo). Dal momento che i bambini, fin dai primi anni di vita, hanno bisogno di socializzare con gli altri e vogliono essere "dove è l'azione", occorre che le residenze, le scuole, i luoghi di lavoro, i negozi, gli spazi aperti siano concentrati per conferire un senso urbano e una identità urbana in ogni quartiere. La zonizzazione funzionale è nemica dei bambini.

Il bisogno di muoversi autonomamente — senza pericoli e senza la sorveglianza degli adulti — è facilmente conseguibile alla scala di vicinato attraverso "cortili" e "isolati" verdi interconnessi fra loro e strade residenziali semipeditonizzate (sul tipo dei *Woonherf* olandesi). D'altro canto, sia Francis che il manifesto di Bologna ci ricordano che è essenziale per i bambini — dalla scuola elementare in su — poter esplorare senza correre rischi l'intera città. Un possibile modello viene dall'esperienza



statunitense di *greenway planning*, cioè sistemi collegati e continui di parchi, strade e aree naturali, sicuri ed accessibili ai bambini. I bambini di Bologna, inoltre, ci dicono che a questo scopo è fondamentale l'offerta di mezzi pubblici accessibili a tutti, meglio se piccoli.

Infine, risulta evidente che la *Childhood City* non ha necessità di un maggior numero di parchi per giochi e non richiede un disegno perfetto, ma presenta delle caratteristiche non compiute, temporanee, modificabili, di naturalità.

I progetti di spazi urbani idonei per i nostri figli per forza di cose verranno dalla normativa e dalle penne dei tecnici; ma le occasioni per vivere la città dell'infanzia possono essere create solo attraverso l'interessamento e la partecipazione di tutti e soprattutto dei bambini.

Note

1 Posso ricordare, ad esempio, gli incontri di Acquasparta, Terni, Firenze, Correggio, Bari, Bologna, Roma, Santarcangelo di Romagna, Siena, Venezia, Milano.

2 Ad esempio, il WWF "I bambini alla riconquista della città"; l'ARCI Ragazzi, "La città in tasca"; la Legambiente, "Lavori in corso"; la UISP, associazione "La città possibile".

3 Ad esempio, Tolentino, Aulla, Potenza, Poggiomarina, Sardara, ecc.

4 Si veda per Modena, l'articolo di Restuccia e Suffriti; e, ancora le iniziative dei comuni di Milano, Roma, Fano, e delle regioni dell'Emilia Romagna e dell'Umbria; di quest'ultima in questo numero di Paesaggio Urbano è pubblicata una mia sintesi.

5 Ad esempio, Foligno, Perugia (si veda un mio articolo, a pagina 34), Milano, Alessandria, Cerialle, Correggio).

6 Pubblicato all'inizio di questo numero di Paesaggio Urbano.

La nascita storica del bambino moderno

Antonio Ciuffreda

Il bambino, come noi siamo abituati a pensarlo, nasce in epoche relativamente recenti. Nel medioevo, ad esempio, non incontriamo il bambino, ma semmai un adulto piccolo che appartiene a un corpo collettivo soprattutto in virtù del suo lignaggio. L'emergere del bambino moderno va di pari passo con il rafforzamento del ruolo della famiglia nella sua educazione e formazione. Il processo ha inizio nel sedicesimo secolo, con la Controriforma, e si conclude nell'Ottocento. Maggiore ruolo della famiglia, significa allo stesso tempo una riduzione dei rapporti con la società e la civitas; un fenomeno che nel momento in cui la famiglia entra in crisi e tende ad atomizzarsi, lascia il bambino sempre più solo.

The child that we are used to think of is a relatively recent concept. In the Middle Ages, for example, there are no children as such, but rather small individuals belonging to a collective body especially on the basis of their social status. The modern child emerges as the role of the family in its education and training becomes more relevant. The process begins in the sixteenth century, with Counter Reformation, and completes its cycle in the nineteenth century. A greater role for the family means at the same time diminished relationships with society and the civitas — a phenomenon that, as the family enters a critical period and tends to "atomize", leaves children increasingly alone.

Non è facile individuare in modo chiaro una data certa che segni la nascita del "bambino moderno". Il tentativo che ci proponiamo è quello di descrivere un itinerario partendo da almeno due considerazioni preliminari. "Un tempo gli storici propendevano ad ammettere che la sensibilità per l'infanzia non era mai cambiata, oppure che risaliva al XVIII secolo, all'epoca dei Lumi. Oggi si sa che ha avuto una gestazione lunga e graduale" (1). Questa affermazione di Philippe Ariès sgombra il campo da un primo equivoco di fondo determinato dall'idea di immutabilità di quei comportamenti umani legati a strutture biologiche, in questo caso esplicitate attraverso il richiamo al carattere proprio della natura umana. Lo storico francese, considerato il padre fondatore della storia dell'infanzia (2), è convinto, invece, che l'atteggiamento degli adulti sia molto cambiato nel corso della storia attraverso un processo lento e spesso impercettibile.

In effetti un tratto comune a molte scienze sociali è l'inclinazione ad analizzare le vicende che riguardano i "piccoli" solo in quanto riflesse nel mondo dei "grandi" e anche per queste ragioni l'oggetto di studio rimane fortemente ancorato alla valutazione che in ogni epoca si è data della natura transizionale del-

l'età bambina. Al di là di ogni considerazione è indubitabile che la sensibilità per l'infanzia ha avuto una gestazione lunga. È emersa lentamente nella seconda parte del Medioevo imponendosi, a partire dalla fine del XIV secolo, in continua ma lenta progressione.

Jacques Gélis in un saggio apparso nel terzo volume della Vita Privata (3), invita i lettori a ben interpretare il processo di affermazione del "sentimento dell'infanzia". Non esiste, egli dice, un periodo dell'indifferenza ma occorre pensare piuttosto alla progressiva e lenta trasformazione di una immagine di vita (4). In questo senso il sentimento dell'infanzia si inserisce in un contesto più ampio che riguarda la famiglia, il matrimonio ma anche la percezione della sessualità e del proprio corpo. Al centro dell'interesse degli studiosi vi è, più che i costumi o il diritto, la storia dei sentimenti ed in particolare di quelli relativi ai rapporti, biologicamente e socialmente determinati, che mettono in relazione genitori e figli o meglio adulti e bambini. Se nello scorrere del tempo ciò che muta è il valore che si attribuisce a qualcosa, è l'idea di famiglia, di matrimonio o della sessualità a determinare di volta in volta la definizione del soggetto infantile.

Lo sguardo sul bambino

In una società, come quella medioevale, che si va ricostruendo intorno al rafforzamento dei vincoli di fedeltà personale, il bambino, in quanto figlio, acquista il valore di un prodotto indispensabile ed insostituibile. Se si riconosce la potenza di un uomo dalla dimensione della sua clientela e della rete di alleanze per costituire le quali il legame di sangue appare lo strumento più forte e sicuro, tutto ciò favorisce l'emergere del culto della fecondità. Non avere prole è indice di debolezza; i figli maschi, infatti, garantiscono la continuità del casato (soprattutto i primogeniti); attraverso le femmine si estendono e rafforzano le alleanze.

Si tratta di una valorizzazione ambigua del bambino. Egli è considerato come parte di un corpo collettivo ed appartiene almeno altrettanto al lignaggio quanto ai suoi genitori. La prima infanzia è vista, inoltre, come il momento dell'apprendistato, in una società organizzata intorno a modelli forti di appartenenza che preparano l'individuo ad assumere compiti e ruoli predeterminati. In un simile contesto, in realtà, il bambino rimane nell'ombra per parecchi secoli.

L'arte basso-medioevale, infatti, non lo conosce o, comunque, non tenta di rappresentarlo. Le immagini infantili presentano come unico tratto caratteristico quello della statura: si tratta, insomma, di adulti prodotti in formato ridotto. L'infante è, in definitiva, solo un piccolo uomo o, meglio ancora, un uomo piccolo.

Eppure proprio a partire dal Duecento nella pittura cominciano ad emergere molti "tipi" infantili. In primo luogo l'angelo dai tratti di un uomo giovanissimo, poi il bambino Gesù che sarà il modello ed il capostipite di tutti i bambini della storia dell'arte. Si dà inizio, così, ad una evoluzione della rappresentazione del mondo infantile sempre più realistica e sentimentale. A partire dal Trecento vengono evocati i gesti teneri e graziosi dell'infanzia: il bambino che cerca il seno della madre, che mangia la pappa, che viene fasciato. Vengono raffigurati alcuni frammenti di vita quotidiana che lo

presentano in seno alla sua famiglia o intento a giocare spesso con adulti, o immerso nella folla nel mentre assiste a miracoli o a prediche e riti liturgici.

Secondo Philippe Ariès tali rappresentazioni testimoniano almeno due cose: da una lato che nella quotidianità i bambini erano mescolati agli adulti, dall'altro che ci si compiace di sottolineare la presenza del bambino attraverso l'esaltazione della sua grazia. Da ciò si ricavano due idee: una arcaica, in quanto oggi tendiamo a separare il mondo infantile da quello degli adulti, la seconda indicativa, invece, dell'annunciarsi del sentimento moderno dell'infanzia.

In un contesto storico caratterizzato da una consistente mortalità infantile, la comparsa del ritratto del bambino morto segna poi, a partire dal XVI secolo, una tappa importante per l'affermazione di un nuovo sentimento verso l'infante. Esso esprime il desiderio di serbarne il ricordo, di fissare i tratti di un fanciullo destinato a vivere. Il bimbo comincia ad esistere in autonomia, separato dal mondo degli adulti. Un segnale chiaramente innovativo in una epoca con un alto tasso di 'spreco' demografico.

In primo luogo nelle città comincia ad emergere una nuova relazione con il bambino. Cominciano a modificarsi i comportamenti familiari (5). Lo spirito mercantile favorisce, in alcuni strati della società rinascimentale, nuove strategie e nuove regole che coinvolgono anche la vita privata. Inizia il lungo confronto tra spirito di lignaggio e valore dell'individuo. Una grande novità sarà l'affermazione, a partire dalla fine del Cinquecento, del ritratto. Soprattutto nel corso del secolo successivo prende piede la consuetudine di fissare "mediante l'arte del pittore, l'aspetto fugace dell'infanzia" (6). In queste opere il bambino si separa anche dalla famiglia e diventa un soggetto autonomo.

È sempre nel corso del XVII secolo che registriamo un altro rilevante passo in avanti verso la definizione del bambino moderno. Nel Seicento, infatti, l'infante smette di essere vestito come un adulto. L'affermarsi di un abbigliamento per l'infanzia rappresenta, dunque,

una tappa importante nella formazione di un sentimento che "fa dei bambini una società separata" (7). I bambini e le bambine delle famiglie nobili e di quelle borghesi andranno ancora per qualche tempo vestiti in modo simile. Almeno sino alla fine del XVIII secolo si privilegeranno, infatti, ornamenti tipicamente femminili per entrambi i sessi. Indicativa è, però, la preoccupazione di caratterizzare l'età infantile soprattutto per quanto riguarda i maschi. Il dato rileva come siano stati in primo luogo costoro gli oggetti di una educazione speciale: sono loro, infatti, a frequentare i collegi già tra Cinque e Seicento, mentre le loro sorelle rimanevano in casa continuando a confondersi con le donne.

Il bambino e la scuola

Ciò che i moralisti e gli educatori del Seicento riescono ad imporre è, senza dubbio, il modo di sentire l'infanzia come un'età lunga. Abbiamo già visto, infatti, come, passati i primi anni di vita, l'infante era subito assorbito nel mondo adulto. A favorire il superamento di questa fase un ruolo importante lo esercitano, da un lato, la particolare attenzione prestata dalle autorità al processo educativo e, dall'altro, la fortuna ottenuta presso le famiglie dagli stessi istituti, religiosi e pubblici, ad esso preposti. Nasce così l'epoca della scuola come tappa indispensabile nella vita di un uomo.

La scuola medioevale non era, infatti, destinata ai bambini; ad essa vi accedevano individui di tutte le età, dai dieci ai venti anni. Si andava a scuola quando si poteva, e ciò avveniva almeno sino al Seicento, anche se tale pratica, e negli strati più bassi della società, sarà abbandonata solo nel corso del XIX secolo.

La scuola pre-moderna, inoltre, non era ancora destinata all'educazione, era assente l'attenzione alla formazione infantile. Sono i collegi e le "piccole scuole" a costituire, anche per questo aspetto, l'elemento di svolta. La differenza tra la scuola medioevale e il collegio moderno sta nel fatto che il secondo implica la disciplina, il controllo sempre più stretto sullo scolaro.

Proprio per questa ragione le famiglie vedono in questa istituzione il luogo ideale per l'educazione dei propri figli. D'altra parte proprio il rispetto della disciplina costituirà la maggiore spinta all'accettazione di una età scolare.

Da una educazione-apprendistato, destinata ad integrare il bambino nella collettività affinché in essa egli partecipi attivamente alla fortuna del lignaggio, si passa ad una educazione pubblica di tipo scolastico il cui obiettivo è certamente l'integrazione sociale, ma, innanzitutto, lo sviluppo delle capacità individuali.

Il bambino in famiglia

Un giudizio comune a molti storici sociali è che il momento nodale sia nel passaggio da una vita regolata dall'appartenenza al lignaggio all'emergere della famiglia nucleare (8). In questo ultimo ambiente il bambino assume il ruolo di un soggetto peculiare ed importante, è oggetto di attenzioni tutte particolari, ed a volte anche eccessive, rispetto alle quali, nei secoli XVII e XVIII, si muoverà la ripresa di una azione di controllo sull'educazione da parte di Chiesa e stato. Nel corso dell'età moderna si registra, dunque, un fenomeno da un lato di 'privatizzazione' del bambino e dall'altro di maggiore attenzione ad esso prestata dalle istituzioni pubbliche. Due fenomeni che, come abbiamo visto, non risulteranno tra loro in contraddizione.

Giustamente M.A. Visceglia ha recentemente sottolineato come proprio Ph. Ariès, opponendosi alla tesi popolazionista che vede nell'affermarsi della tipologia nucleare la causa di una progressiva decadenza della famiglia, riproponga l'ipotesi del passaggio da una tipologia "antica", prolifica e centrata sul principio della continuità (patrimoniale e di lignaggio), ad un'altra "moderna" nella quale l'autorità paterna è ancora assai forte, ma appare centrata sul bambino ed organizzata in funzione dell'avvenire dei figli, il cui numero è ora, e per questa ragione, necessariamente limitato (9).

La nascita del bambino moderno si intreccia, così, con l'evoluzione della

struttura familiare (da allargata a nucleare) ma non perché tale processo segue semplicisticamente tale trasformazione, ma perché con essa muta l'atteggiamento degli adulti. Il percorso appena descritto non si presenta, ovviamente, sempre lineare. Ancora numerose sono le contraddizioni⁽¹⁰⁾. Eppure nel XIX secolo il bebè è certamente al centro delle attenzioni familiari e dell'intero mondo adulto. "L'infanzia è ormai vista come un momento privilegiato dell'esistenza, scrive Michelle Perrot a proposito del mondo ottocentesco europeo, ... verso tutto e contro tutto l'infanzia diventa l'età che fonda la vita"⁽¹¹⁾.

Il bambino e la città

L'età della infanzia, per un bambino nato in città in una famiglia appena benestante del Cinque e Seicento, è scandita da alcune tappe ben definite; appena nato è allontanato dalla casa per essere affidato ad una balia in campagna, tra i due ed i tre anni viene ricondotto alle cure della madre e, infine, superato il periodo di più alto rischio di mortalità, a quelle del padre o comunque di altre figure maschili quali il precettore o il maestro. A partire da questo momento (che possiamo indicare intorno ai sei-sette anni) "al fanciullo che vive in città si schiudono ambiti sociali più vasti di quello domestico ... si aprono così gli spazi della strada e dei luoghi pubblici"⁽¹²⁾. Per lo più apprendisti, garzoni e lavoranti, spesso riuniti in un medesimo luogo di lavoro con adolescenti ed adulti, i fanciulli sono sottoposti al rispetto della disciplina di bottega che comportava anche atti di quotidiana violenza. Legata anche a questa tipologia dell'attività lavorativa, tipicamente urbana, è l'emergere di una risosità infantile caratterizzata da una dimensione marcatamente collettiva. Bande di fanciulli attraversano, così, le città non solo italiane, compiendo atti di insuitata violenza.

Nelle cronache cittadine del tempo, i bambini sono, però, anche rappresentati come simboli di innocenza. Eccoli allora in testa alle processioni, raccolti in congregazioni indicate da "profeti"

e predicatori come le "primizie" del rinnovamento da loro invocato. Proprio all'interno del più generale processo di disciplinamento della società operato dalla Controriforma, un posto di rilievo assumono tutte le iniziative rivolte a sottrarre i bambini dai luoghi pubblici ed a ricondurli in ambiti non solo più protetti ma anche più controllati.

La strada, dunque, e non la dimora domestica è in questa fase storica l'ambiente principale di vita. Ma il rafforzamento del ruolo della famiglia si intreccia proprio con la crisi ed il declino di alcune strutture che regolavano, innanzitutto nelle comunità urbane, i rapporti tra gli individui e con esso le forme di aggregazione e organizzazione sociale. Nella storia della civiltà occidentale molti storici sociali individuano un punto nodale nel passaggio da un tipo di sociabilità in cui privato e pubblico risultano tra loro confusi, ad una caratterizzata, invece, da una chiara separazione dei due ambiti di vita. Un processo che segna tappe importanti nel corso del XVI e XVII secolo, a seguito dell'intervento disciplinatore della Chiesa, per trionfare nell'Ottocento. Alla fine di questo itinerario ritroviamo l'affermazione della dimora urbana e la vita privata è "cinta da mura". È interessante notare come al medesimo fenomeno è legata non solo la trasformazione dello spazio degli uomini ma anche quello delle "pietre". Nella città ottocentesca domina la segregazione sociale, nel mentre si impone una estrema caratterizzazione territoriale; quartieri residenziali sono contrapposti ad altri operai, lo spazio pubblico a quello privato⁽¹³⁾. In questo nuovo contesto urbano "la famiglia è diventata una società chiusa"⁽¹⁴⁾, la vita pubblica si svolge anch'essa prevalentemente in ambiti circoscritti (circoli, caffè), i bambini tendono a scomparire dalle strade ed affollano ormai le dimore domestiche, gli asili, le aule delle scuole, i collegi, gli oratori, ridisegnando gli abiti infantili di socievolezza.

La nascita del bambino moderno

Abbiamo visto come dalla indetermi-

nazione dell'età, tipica della società medioevale nella quale si confondeva al mondo degli adulti il bambino sopravvissuto ai primi anni di vita e dunque passato per le forche caudine di un'altissima mortalità infantile, si passa alla comparsa, nell'ambito della famiglia, di un primo sentimento dell'infanzia che trova fuori delle mura domestiche, nella scuola e tra i primi pedagogisti prevalentemente religiosi, le ragioni di un suo progressivo rafforzamento. Nasce così la nozione dell'"innocenza infantile" dalla quale discende un duplice atteggiamento: da un lato si preserva il bambino dalle brutture della vita e dall'altro ci si preoccupa di rinvigorirlo sviluppandone il carattere e la ragione. Al sentimento edulcorato delle mamme e delle nutrici si affianca lo sguardo severo degli educatori. Nato fuori dalla famiglia, questo atteggiamento, con il passar del tempo, si imporrà anche all'interno dello spazio domestico, nei nuclei familiari borghesi di Sette ed Ottocento.

A partire dal XVII secolo si sviluppa, dunque, in Occidente una sensibilità verso il fanciullo che, come abbiamo visto, non è azzardato definire rivoluzionaria. Sin dal primo Ottocento, poi, sulla scia di suggerimenti provenienti anche dalla letteratura dei Lumi (primo fra tutti l'Emile di Jean-Jacques Rousseau), si scoprono i termini e le valenze di una "natura infantile" da valorizzare e non contrastare.

Due sono i maggiori fenomeni che caratterizzano i comportamenti nei confronti del bambino nel corso del XIX secolo. Da una parte la riduzione della fecondità in seno alla famiglia legittima, a cui abbiamo fatto riferimento, dall'altro l'aumento continuo della proporzione di nascite illegittime e dell'abbandono. Assistiamo cioè da un lato all'emergere di un atteggiamento di rifiuto dei figli, testimoniato dall'aumento del numero di aborti, dalla dissoluzione della sessualità coniugale (vedi crescita dei figli 'naturali') che si diffonde in tutti i gruppi sociali, dall'altro questa mutazione coincide con la presa di coscienza della riduzione molto forte della natalità, ma anche del carattere anormale, in

quanto elevato, della mortalità infantile.

Nella società del XIX secolo la famiglia legittimata dal matrimonio occupa, certamente, un posto primordiale così come la discendenza del *pater familias* (da cui derivano anche le maggiori restrizioni in materia di adozioni). Nella Francia dell'Ottocento, paese per il quale si possiedono il maggior numero di studi al riguardo, grazie anche alla legislazione civile post-rivoluzionaria, in materia di filiazione si distinguono sempre più nettamente i diritti del bambino legittimo da quelli dell'illegittimo e lo statuto di molto inferiore dato a quest'ultimo esprime, meglio di qualsiasi altro esempio, l'ideologia dominante tipicamente patriarcale. D'altro canto, però, grazie ai progressi registrati dalla medicina, l'allarme suscitato dalla considerazione dell'ecatombe infantile (e soprattutto di abbandonati e, dunque, degli illegittimi) e la consapevolezza del rischio della denatalità, favorisce, giustificandolo, un maggiore intervento dello stato nel seno della famiglia stessa. Un esempio è la protezione rivolta ai *nourrissons*, e cioè ai bimbi messi a balia, previsti dalla Legge Roussel del 1874. In definitiva politici e medici ottocenteschi concorrono sì a consolidare una tipologia familiare sempre più ristretta ma anche ad incrinare quell'alveo 'dorato' (e per certi aspetti ipocrita) nel quale tale istituzione si era rifugiata. Molti hanno parlato del XIX come del secolo della coppia. Ma se certamente assistiamo alla privatizzazione dello spazio familiare, attraverso anche una definizione più marcata dei differenti ambiti che compongono la dimora domestica, non ci troviamo ancora di fronte ad una *montée du couple*. Innanzitutto perché essa non è egualitaria e la donna dell'Ottocento rimane ancora una "minorata giuridica" (15), in secondo luogo perché le famiglie borghesi e rurali continuano ad essere ancora parte di un tessuto sociale nel quale attivo è lo spirito di appartenenza ad un lignaggio. In definitiva il XIX secolo appare ancora caratterizzato da una norma patriarcale molto marcata e da una valorizzazione tardiva della coppia coniugale.

Proprio il nesso esistente tra bambino, famiglia e parentela, se osservato alla luce dei processi demografici in atto almeno negli ultimi duecento anni, ci conduce ad evidenziare un aspetto decisivo nella comprensione dell'età contemporanea. Se consideriamo come si manifestano e cambiano nel tempo le strutture per età dei parenti viventi in periodi successivi dell'esistenza di un singolo uomo/donna, ci rendiamo conto che in una epoca caratterizzata da forte mortalità ed elevata fecondità, la parentela è assai numerosa e distribuita più o meno regolarmente in tutti i periodi di vita di un individuo. Al contrario, in un regime demografico di mortalità e fecondità basse (come il nostro), i pochi nati, destinati a vivere a lungo, hanno di fronte a loro una parentela caratterizzata da 'ondate' interrelate di nonni-padri-nipoti che in qualche modo rompe la tradizionale rete solidaristica inter-parentale, concentrandola in quella strettamente familiare intergenerazionale (16).

Allungandosi, inoltre, la durata media della vita e d'altra parte riducendosi la mortalità infantile, si provoca, secondo alcuni, un aggravamento dei carichi di responsabilità per le generazioni di mezzo. Di fatto nel nostro secolo oggetto di maggiore attenzione da parte dello stato diventano proprio l'infanzia e la senilità. A tutti i propri figli, e in modo uguale, è oggi garantita la sopravvivenza che ha coinciso con un prolungamento della fase dell'educazione e istruzione, la qual cosa, a sua volta, provoca l'emergere di una sempre più lunga adolescenza 'inattiva'. Certamente determinata anche dal processo di emancipazione femminile, ma, soprattutto se condotta all'interno del processo storico bi-secolare a cui facevamo cenno, legata anche alla trasformazione delle strutture socio-economiche, l'esigenza sempre più diffusa di entrambi i coniugi di praticare un lavoro extra-domestico ha prodotto uno dei fattori più rilevanti di cambiamento della nostra epoca. A tutto ciò dobbiamo aggiungere il fenomeno della instabilità coniugale e della ricostituzione dei nuclei familiari (legati alla pratica del divorzio), che portano il bambino a poter vivere in

differenti ambiti familiari. All'interno di questo nuovo quadro sociale si colloca, dunque, a partire almeno dalla fine del XIX secolo, lo sviluppo di una particolare attenzione rivolta all'infanzia legata da un lato alle preoccupazioni nataliste (che hanno sempre rincorso l'evoluzione recente dei tassi di natalità) e dall'altro all'applicazione sempre più diffusa delle conoscenze acquisite dalla psicologia dell'infanzia.

Questi ed altri fattori incidono non solo sull'immagine che abbiamo del bambino ma, ieri come oggi, ridisegnano più in generale lo stato delle relazioni tra infanzia e mondo adulto.

Note

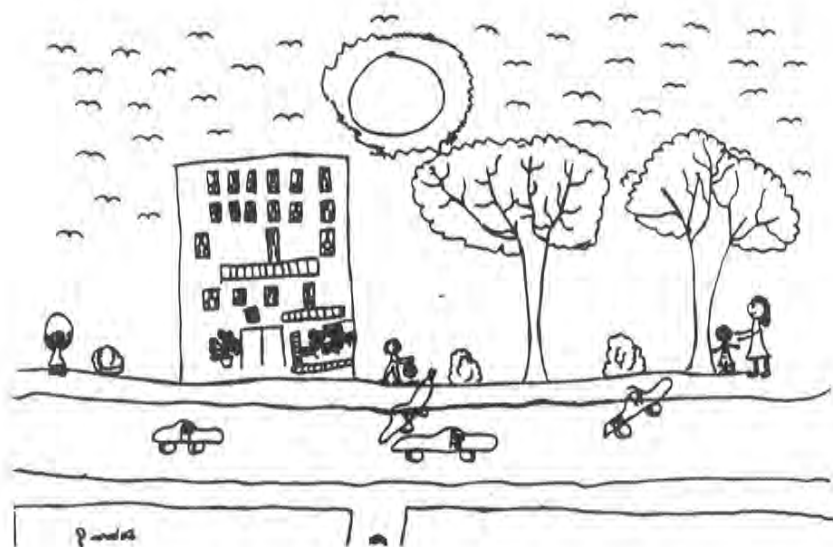
- 1 PH. ARIÈS, *Infanzia*, voce dell'Enciclopedia, vol. VII, Einaudi Editore, Torino, 1979, pp. 431-442 (la citazione a p. 437).
- 2 PH. ARIÈS, *Padre e Figli nell'Europa medioevale e moderna*, Laterza, Roma Bari, 1991 (la prima edizione francese è del 1960, tradotta in italiano dalla stessa casa editrice nel 1968).
- 3 PH. ARIÈS - G. DUBY (a cura di), *La vita privata. Dal Rinascimento all'Illuminismo*, Laterza, Roma - Bari, 1987.
- 4 J. GÉLIS, *L'individuazione del bambino in La vita privata*, cit., pp. 241-254.
- 5 CH. KLAPISCH, *L'enfance en Toscane au début du XV siècle* in "Annales de démographie historique", 1973, pp. 99-127.
- 6 PH. ARIÈS, *Padri e figli ...*, op. cit., p. 44.
- 7 *Idem*, p. 61.
- 8 J. GÉLIS, *L'individuazione del bambino in La vita privata*, op. cit., pp. 241-254.
- 9 PH. ARIÈS, *Uno storico della domenica*, a cura di M.A. Visceglia, Edipuglia, Bari, 1991.
- 10 G. DA MOLIN, *Nati ed abbandonati. Aspetti demografici e sociali dell'infanzia abbandonata in Italia nell'età moderna*, Cacucci, Bari, 1993. G. DA MOLIN (a cura di), *Trovatelli e balie in Italia* (secc. XVI-XIX), Cacucci, Bari, 1994.
- 11 M. PERROT, *Figure e compiti in La vita privata. L'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari, 1988, p. 132.
- 12 O. NICCOLI, *Il seme della violenza. Putti, fanciulli e mammoli nell'Italia tra Cinque e Seicento*, Laterza, Roma-Bari, 1995, p. 24.
- 13 B. LEPETIT, *E se Erodoto tornasse in Atene? Un possibile programma di storia urbana per la città moderna* in C. Olmo e B. Lepetit (a cura di) *La città e le sue storie*, Einaudi, Torino, 1995, pp. 3-50.
- 14 PH. ARIÈS, *Padri e figli...*, op. cit., p. 480.
- 15 M. SEGALÉN, *Le Mariage* in J. DUPÂQUIER (a cura di), *Histoire de la Population Française*, vol. III, P.U.F., Paris, 1988, p. 434.
- 16 H. LE BRAS, *Évolution des liens de famille au cours de l'existence*, in *Les Âges de la vie*, Institut National d'Études Démographiques, Paris 1982-83, vol. I.

Percezioni, immagini, mappe mentali della città nei bambini

Mirilia Bonnes e Giuseppina Rullo

Negli ultimi venti anni sono stati condotti vari studi sui rapporti fra bambini e ambiente urbano. Un settore particolarmente interessante per la ricerca architettonica e urbanistica è quello che ha focalizzato l'attenzione sulle immagini e le mappe mentali che i bambini sviluppano come forme di rappresentazione degli spazi in cui si svolge la loro vita quotidiana. Viene, a questo proposito, riportato uno studio degli autori sulle diverse esperienze soggettive della città manifestate da gruppi di bambini con condizioni residenziali molto diverse fra loro.

During the past twenty years various studies were carried out on the relationship between children and urban environment. Especially interesting for architectural and city-planning research was the study on the images and mental maps that children develop as forms of representation of the spaces where their daily life takes place. The essay illustrates the work carried out by the authors on the various individual experiences of groups of children living in the city in very different housing conditions.



Disegno del proprio quartiere di una bambina residente in città

Quali sono le immagini che i bambini hanno dei luoghi in cui vivono? Come possiamo conoscerle? Le caratteristiche dell'ambiente socio-fisico in che modo influenzano le conoscenze ambientali dei bambini? È da queste domande, solo apparentemente semplici, che possiamo iniziare un percorso di analisi di come i bambini vivono il proprio ambiente ed, in particolare, il contesto urbano. Affrontare lo studio delle conoscenze ambientali infantili, oltre che ampliare gli orizzonti della psicologia, può fornire strumenti concettuali e di analisi alla ricerca urbanistico-architettonica interessata ad un modello di città a misura degli abitanti.

Questo tipo di obiettivi ha del resto caratterizzato la nascita e lo sviluppo dell'ambito disciplinare denominato Psicologia ambientale (Bonnes e Secchiaroli, 1992) in cui sono stati condotti vari studi, negli ultimi 20 anni, sulle relazioni tra i bambini e l'ambiente urbano.

Tra gli orientamenti di ricerca più diffusi va citato l'approccio 'deterministico' basato su un modello di causa-effetto delle caratteristiche dell'ambiente sul comportamento del bambino. Un interessante studio in questo senso è quello condotto da Cohen, Glass e Singer (1973), i quali hanno trovato che i bambini maggiormente esposti al rumore del traffico urbano (in quanto studenti di classi scolastiche situate ai piani inferiori di un edificio scolastico di un quartiere urbano molto congestionato dal traffico) hanno abilità di lettura significativamente peggiori dei loro coetanei delle classi situate ai piani più alti del medesimo edificio.

Un'altra prospettiva di studio molto sviluppata è quella che si sofferma invece ad esaminare i processi psicologici interni 'mediatori' o 'costruttori' del rapporto che le persone hanno con il proprio ambiente socio-fisico, prestando così particolare attenzione alle percezioni o rappresentazioni mentali che gli adulti e i bambini si formano circa l'ambiente. I principi fondamentali di questo approccio sono stati originariamente indicati da Ittelson e da Proshansky,

due tra i padri fondatori della psicologia ambientale americana. Ittelson (1973), che si è principalmente occupato della percezione ambientale, ha sottolineato che in natura non esiste un soggetto che osserva un ambiente (o porzione di esso) ma un soggetto che vive dentro un ambiente e lo esperisce, vivendone il 'clima', confrontando le informazioni che riceve con gli schemi mentali pre-esistenti, e selezionando le informazioni che riceve in base agli scopi che intende perseguire e alle azioni che vuole svolgere. Questo tipo di visione enfatizza pertanto l'importanza dell'esperienza soggettiva negli esiti dei processi psicologico-ambientali.

Proshansky ha inoltre evidenziato che per ambiente dobbiamo intendere un contesto sia fisico che sociale, che va esaminato come unità 'molare', senza cioè spezzettarlo in aspetti molecolari (Proshansky et al., 1976). Più recentemente egli ha anche posto l'accento sul ruolo delle componenti emotive del rapporto con l'ambiente, analizzando l'influenza dei legami affettivi che gli individui tendono a stabilire con i 'luoghi', soprattutto durante l'infanzia, sul processo di formazione dell'identità (Proshansky et al., 1983).

Questi principi, qui succintamente riportati, hanno indirizzato gli studi di psicologia ambientale verso una ricerca sempre più orientata in senso 'contestuale', tesa cioè ad indagare le nostre relazioni con gli ambienti di vita quotidiana e ad evitare i riduzionismi e le simulazioni tipiche degli studi di laboratorio. Questo tipo di ricerca ha fornito un rilevante contributo anche alla psicologia dell'età evolutiva per quanto riguarda in particolare lo sviluppo dei processi cognitivi nel bambino, passando dalla ricerca sulle rappresentazioni mentali dello spazio (Piaget e Inhelder, 1947) allo studio delle rappresentazioni dell'ambiente nella sua globalità e introducendo anche innovazioni sul piano delle tecniche di rilevazione ed analisi dei dati.

Un considerevole filone di studi in questo ambito ha riguardato lo sviluppo delle abilità cognitive dei bambini coinvolte nelle loro relazioni con i lu-

ghi, tra cui la capacità di orientarsi negli ambienti familiari e sconosciuti e la memoria dei percorsi spaziali. Siegel e White (1975) hanno individuato varie fasi di sviluppo, che nei bambini vanno dalla capacità di percepire, ricordare e poi utilizzare alcuni elementi ambientali come punti di riferimento (*landmarks*), al più difficile compito di mettere in relazione di vicinanza/lontananza i vari elementi ambientali. Questo filone di studi risulta molto ricco e di particolare interesse per la ricerca psicologica (Axia, 1987; 1989), mentre appare di minore interesse per chi progetta e costruisce l'ambiente.

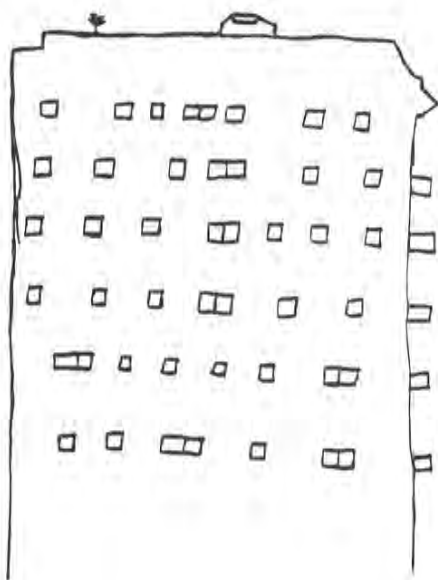
Un settore di studi che può invece fornire spunti più vicini alle problematiche poste dalla ricerca architettonica e urbanistica è quello che ha focalizzato l'attenzione sulle immagini e mappe mentali che i bambini si formano relativamente ai loro ambienti di vita quotidiana, tra cui la città o luoghi significativi di essa, quali ad esempio il proprio quartiere di residenza.

A titolo di esemplificazione di questo filone di ricerca, riportiamo un nostro studio condotto qualche anno fa (Bonnes e Rullo, 1987) all'interno del progetto di ricerca "Man and Biosphere" (MAB) promosso dall'Unesco per lo studio multidisciplinare degli insediamenti urbani e, in questo caso, focalizzato sulla città di Roma con la denominazione MAB-Roma (Bonnes, 1987; 1991). Lo studio aveva lo scopo di investigare i contenuti delle immagini relative a due tra i luoghi più rilevanti nell'esperienza soggettiva della città, ovvero il quartiere di residenza e l'intera città, in bambini con diversa esperienza residenziale. A tal fine sono stati confrontati i disegni di due gruppi di bambini di scuola elementare residenti rispettivamente in un quartiere semi-centrale di Roma, ben dotato di spazi verdi e servizi (il "quartiere Trieste") e in una borgata vicina alla città, ambiente molto carente di servizi e di verde. Tali disegni sono stati analizzati attraverso la tecnica per l'analisi delle mappe disegnate dai bam-



Disegno della città di una bambina residente in città

Disegno del proprio quartiere di un bambino residente in borgata



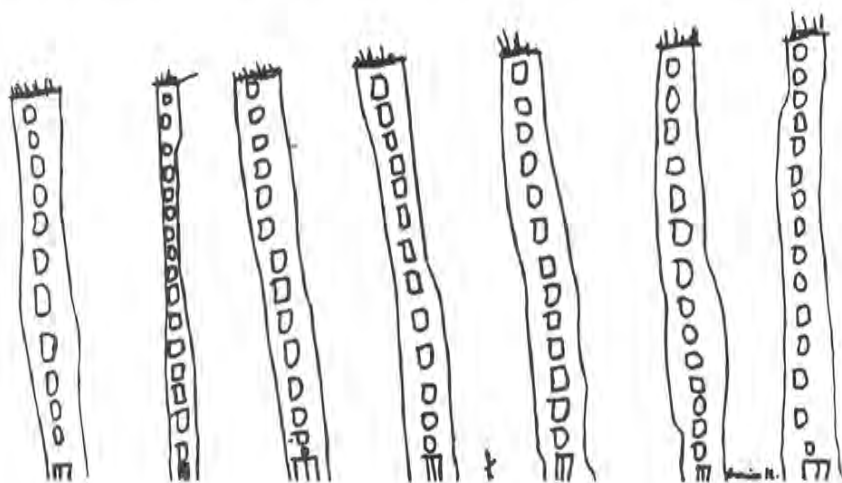
bini elaborata da Maurer e Baxter (1972), i quali hanno ritenuto necessario proporre un metodo idoneo alle capacità infantili e parzialmente diverso da quello originario elaborato da Lynch (1960) per lo studio delle mappe mentali degli adulti. Va qui sottolineato che la rappresentazione grafica dell'ambiente costituisce una delle tecniche innovative introdotte dagli studi di psicologia ambientale e, nel caso dello studio delle rappresentazioni mentali infantili, risulta quanto mai appropriata, date le pe-

culiarità del linguaggio verbale dei bambini e dei pre-adolescenti. Questo metodo tuttavia, così come le altre tecniche, fornisce indicazioni approssimative sulla struttura delle rappresentazioni mentali, in quanto non esiste un'esatta analogia tra lo schema mentale dell'organizzazione di un luogo e la sua rappresentazione grafica.

Il sistema categoriale di Maurer e Baxter consente di analizzare il contenuto dei disegni infantili, riducendo la notevole complessità di ogni disegno ad

un insieme di elementi costitutivi, distinti tra elementi principali ed elementi di dettaglio, e discriminando inoltre tra elementi dell'ambiente costruito (strutture architettoniche, percorsi viari) ed elementi dell'ambiente 'non costruito' (elementi naturali, gente, animali). I dati del nostro studio, così analizzati, hanno indicato che i bambini residenti in borgata rappresentano non solo il proprio quartiere ma anche l'intera città in modo significativamente diverso dai bambini residenti nel quartiere semi-centrale, dando più rilevanza — quando disegnano il proprio quartiere — agli aspetti costruiti che non agli aspetti naturali e sociali, e non individuando — quando disegnano l'intera città — quegli elementi architettonici e urbanistici che costituiscono l'identità di Roma (San Pietro, il Tevere, ecc.). Inoltre, i disegni dei bambini residenti in borgata risultano spesso più schematici e ripetitivi, fornendo meno varietà nei dettagli quando comparati con i disegni dei bambini residenti nel quartiere semi-centrale. Tali risultati concordano sostanzialmente con quelli di altri studi, condotti anche con altri metodi sia in realtà italiane diverse da Roma sia in altre località, in cui vengono riscontrate differenze nelle immagini e mappe mentali relative alla città di bambini che risiedono in zone diverse della città (Gaetti e Venini, 1982; Lynch, 1979). L'ipotesi che emerge dai vari studi citati è che i luoghi urbani qualitativamente migliori non solo trasmettono informazioni più ricche stimolando nei bambini una concettualizzazione più articolata dell'ambiente circostante ma favoriscono anche il loro processo di categorizzazione della città (*).

Nel complesso gli studi sulle immagini e mappe mentali che i bambini si formano circa il proprio ambiente urbano sembrano dimostrare la grande importanza che le condizioni ambientali del quartiere di residenza hanno ai fini delle modalità con cui il bambino stabilisce il rapporto anche con l'intera città. Infine, la ricerca sulle rappresentazioni mentali dei bambini circa l'ambiente urbano condotta attraverso l'analisi dei loro di-

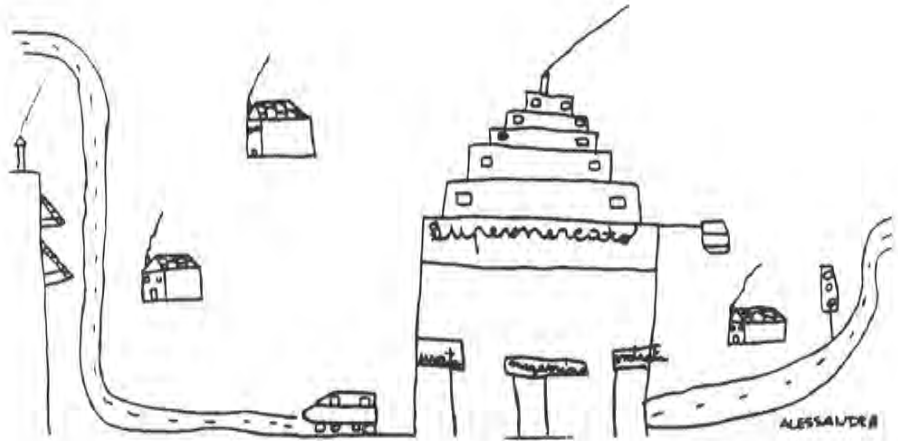


Disegno del proprio quartiere di una bambina residente in borgata

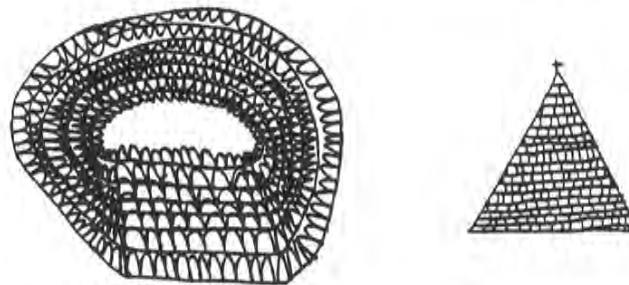
segni appare per molti versi un utile strumento di indagine per la comprensione del rapporto dei bambini con il proprio ambiente urbano, mentre l'eventualità di poter ricavare da questo tipo di studi indicazioni specifiche da dare alla progettazione appare soprattutto legata alla possibilità di effettuare studi elaborati specificamente per questo scopo.

Note

(*) Va anche sottolineato che non sembra neanche esistere un'esatta analogia tra l'immagine mentale di un luogo e il modo in cui essa è rappresentata nel nostro cervello. La ricerca psicologica ha infatti evidenziato che potrebbe essere rappresentata in modo "immaginale" o "iconico" (cioè, come mappa soggettiva analoga al mondo reale) o in modo "proposizionale" (come una struttura di concetti ed idee connesse in rete con altre associazioni, quali il colore, il nome, i suoni, ecc.). Il termine "immagine" va quindi usato come una metafora della rappresentazione di un luogo che conserviamo 'in qualche modo' nella nostra mente e continuamente aggiorniamo.



Disegno della città di una bambina residente in borgata



Disegno della città di un bambino residente in borgata

Bibliografia

- AXIA, G. (1987) *La conoscenza dell'ambiente nel bambino in Psicologia Contemporanea*, XIV, 28-34.
- AXIA, G. (1989) *Bambino e ambiente in Età Evolutiva*, 32, 108-118.
- BONNES, M. (1987) *Ambiente oggettivo e ambiente soggettivo: verso un approccio ecologico*. In M. BONNES (a cura di) *Ecologia urbana applicata alla città di Roma* (pp. 19-30), Progress Report n. 3, Roma: CNR.
- BONNES, M. (a cura di) (1991) *Urban Ecology applied to the City of Rome — UNESCO-MAB 11 Project*, Progress Report n. 4, Roma: MAB Italia.
- BONNES, M. e RULLO, G. (1987) *La rappresentazione dell'ambiente urbano romano, attraverso il disegno, in bambini con diversa esperienza residenziale nella città*. In M. Bonnes (a cura di) *Ecologia urbana applicata alla città di Roma* (pp. 127-148), Progress Report n. 3, Roma: CNR.

- BONNES, M. e SECCHIAROLI, G. (1992) *Psicologia Ambientale*. Roma, La Nuova Italia Scientifica.
- COHEN, S., GLASS, D.C. e SINGER, J.E. (1973) *Apartment noise, Auditory Discrimination, and Reading Ability in Children*. *Journal of Experimental Social Psychology*, 9, 407-422.
- GAETTI, A. e VENINI, L. (1982) *L'incidenza della zona di residenza urbana sulla elaborazione cognitiva dell'immagine di città*, in *Ricerche di Psicologia*, 22/23, 187-201.
- ITTELSON, W.I. (1973) *Tr. It. Percezione dell'ambiente e teoria contemporanea della percezione*. In S. Bagnara e R. Misiti (a cura di) *Psicologia Ambientale*. Bologna, Il Mulino, 1978.
- LYNCH, K. (1960) *Tr. It. L'immagine della città*. Venezia, Marsilio Editori, 1964.
- LYNCH, K. (1979) *The Spatial World of the Child*.

- In W. Michelson, S.V. Levine e E. Michelson (a cura di) *The Child in the City: Today and Tomorrow*. Toronto, University of Toronto Press.
- PIAGET, J. e INHELDER, B. (1947) *Tr. it. La rappresentazione dello spazio nel bambino*, Firenze, Giunti Barbera, 1976.
- PROSHANSKY, H.M., ITTELSON, W.H. e RIVLIN, L.G. (1976) *Environmental Psychology*, New York, Holt, Rinehart & Winston.
- PROSHANSKY, H.M., FABIAN, A.K. e KAMINOFF, R. (1983) *Place-identity: Physical World Socialization of the Self*, in *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83.
- SIEGEL, A.W. e WHITE, S.H. (1975) *The Development of Spatial Representation of large-scale Environments*. In H.W. Reese (a cura di) *Advances in Child Development and Behavior* (vol. 10). New York, Academic Press.

Il gioco e la città

Luciana Bozzo

Nella città storica il bambino poteva giocare. Attraverso il gioco, il bambino si appropriava della città, sviluppava il senso del vicinato, imparava a stabilire legami con gli altri. Il gioco, inoltre, è caratterizzato dal fatto di avere come scopo soltanto se stesso e perciò si presenta come non riducibile al mondo della funzionalità urbana.

La città storica, che non aveva specifici spazi per i bambini, si offriva nella sua interezza e complessità come un playground, spazio protetto, ma abbastanza esteso e ricco da accogliere il gioco dei bambini nel mondo degli adulti. La città attuale appare piuttosto come un insieme di sandbox, spazi ristretti e recintati, dove in pochi metri quadri si esaurisce lo spazio concesso al gioco e all'inventiva. Ai bambini non rimane che la strada della 'trasformazione', cioè di dare nuovi significati e modalità di uso agli spazi progettati per gli adulti.

In historical towns, children could play. Through play they appropriated the town, developed a sense of neighborhood, learned how to connect with others. Moreover, play is self-contained and therefore cannot be constrained within the world of urban functionality.

Historical towns had no space specifically meant for children and were themselves a whole, complex playground, a protected space, but wide and multifaceted enough to encompass the play of children within the world of adults. Today's cities look instead as a set of sandboxes, narrow and fenced-in spaces, with few square yards of room for playing and be creative. Children can only tread the path of "transformation", that is new meanings and methods of use of spaces planned for adults.



Nonostante le progressive limitazioni di spazio e tempo di fruizione, il gioco urbano resta, ancora oggi, particolarmente significativo nel processo di identificazione e interazione del bambino con l'ambiente. Attraverso il gioco, lo spazio architettonico e gli arredi urbani, che il bambino nel gioco utilizza, vengono intessuti di valori umani, associazioni, memorie.

Nella città storica, i cui spazi il bambino condivideva con l'adulto, sia pure in tempi e con modalità differenti, il gioco era il mezzo attraverso cui si sviluppava il senso di vicinato, la strada diventava la propria strada con i suoi odori, suoni e strutture immediatamente riconoscibili. Ogni gioco aveva il suo 'setting' e le sue varianti. Ciò implicava, inevitabilmente, come tutt'oggi, una negoziazione continua dello spazio con gli adulti, con gli anziani e con gli altri bambini, ma consentiva anche di stabilire un legame con il luogo talmente forte che esso sopravviveva nella memoria a lungo, oltre il tempo che in esso si era trascorso giocando.

La strada era, tra tutti, il luogo preferito dove si potevano incontrare gli altri, luogo di socializzazione prediletto per l'immediatezza dei contatti che si riusciva a stabilire, così come terreno di lotte, le più accese per la sua conquista.

La strada che correva davanti alla propria casa era la città intera. Se il rapporto con la strada era positivo, la città stessa diveniva accattivante e poteva essere esplorata. Man mano che si cresceva, i legami di controllo e dipendenza dalla famiglia si allentavano, concedendo più spazio all'autonomia di movimento.

L'isolato connotava uno spazio racchiuso, delimitato dagli angoli, la strada, che correva al di là degli angoli dell'isolato, collegava col mondo al di fuori.

Molte cose sono oggi mutate in relazione allo spazio costruito, nella forma e nel significato. L'isolato e il vicinato, come luogo simbolico di una comunità che si autoprottegge, ma nel contempo interagisce con le altre comunità, arricchendosi di sempre nuovi significati, sono difficilmente ravvisabili nelle nostre città nell'accezione accolta nel passato.

Gli stessi bambini, che attraverso il gioco, liberamente e spontaneamente condotto negli spazi pubblici, costituivano un elemento di coesione tra differenti categorie di attori, sembrano scomparsi anche dalle strade delle nostre città. Molti giochi, prima consueti negli spazi pubblici, non esistono più, soprattutto nelle grandi città, o sono completamente tramutati: il 'cerchio', la 'trottola', i 'quattro cantoni', 'le biglie', 'la campana', 'il salto della corda', 'nascondino', solo per citarne alcuni tra i più comuni, presenti nei nostri ricordi di infanzia, così come, con numerose varianti, nella cultura e nella memoria storica di paesi anche molto distanti fisicamente e culturalmente tra loro (1).

Il gioco urbano, pur essendo un'attività così particolare, per la sua tipologia, così esclusiva, per i suoi attori, così marginale, rispetto alle consuete attività quotidiane degli altri attori urbani, può consentire una lettura ed un'analisi della città che va al di là del mondo dell'infanzia.

I bambini intenti al gioco in una piazzetta, in un angolo di strada, sono immagine di una comunità che in quegli spazi riesce ancora ad accogliere le forme vecchie e nuove della spontanea socialità dei bambini. Questi giochi attivano un processo attraverso cui il bambino entra in rapporto con la città e i suoi abitanti e stabilisce legami di affezione o rifiuto, a seconda dell'esperienza vissuta. Questi giochi diventano, pertanto, un valido strumento di conoscenza di quelle forme, vecchie e nuove, di socialità che si vengono a stabilire negli spazi pubblici non solo tra bambini e tra adulti e bambini, ma anche tra gli stessi adulti.

Le nuove modalità, rispetto al passato, con cui si attua la presenza del bambino negli spazi pubblici a lui consueti o, così come in alcuni contesti, la sua totale scomparsa, non sono, pertanto, espressione di un fenomeno che riguarda esclusivamente il bambino. Tutto ciò è causa e/o effetto di un mutamento della vita negli spazi pubblici che riguarda tutti gli attori urbani.

Le nuove modalità d'uso di questi

spazi sembrano oggi limitarsi per tutti ad attività necessarie di percorso e transito verso mete ben precise. La semplice sosta, che favoriva il costituirsi di contatti attivi o semplicemente passivi, tramite i quali si stabilivano interazioni significative con gli altri e con l'ambiente stesso, sembra ormai occupare ambiti spazio-temporali sempre più ridotti. I nuovi spazi pubblici rispondono più che altro, oggi, ad esigenze di circolazione veicolare, risultando, talvolta, troppo ampi e dispersivi perché vi si possano stabilire forme di socialità significative. Oggi, il sistema di interrelazioni, spaziali e interpersonali, che definiscono i luoghi urbani, appare all'esterno, così come al suo interno, disomogeneo, per le forti diversificazioni, individuali o di gruppo, di percezione e uso della città. La lettura della città, per mancanza o sovrabbondanza di segni e simboli, spesso tra loro in contraddizione, è divenuta più ostica e confusa, non solo per l'osservatore, ma per i suoi stessi abitanti, a diversi livelli, dall'anziano, all'adulto, al bambino.

Al bambino, presenza che si mescola e confonde con gli adulti, nella città medievale (2), ha fatto seguito un bambino considerato, nonostante i limiti dagli altri imposti e i vincoli ascrivibili all'età, in grado di operare scelte e gestire opportunamente le proprie risorse nella fruizione della città. Sempre più distinto, dall'adulto e dalle altre fasce d'età, quale attore, dotato di volontà e intenzionalità proprie, il bambino viene, però, protetto in spazi specifici, appositamente progettati in relazione, per lo più, ad aspettative ed esigenze ancora preminentemente adulte. Sempre più allontanato dalla città e dai suoi luoghi naturali.

Ciò che si è prodotto è stato il 'vuoto' dei luoghi urbani di interazione e socializzazione, il rinchiudersi graduale e progressivo di tutti in ambiti spaziali sempre più definiti ed esclusivi.

La città, privata, infatti, dei suoi luoghi di sosta e gioco, è divenuta una complessa rete di percorsi, spazi sovraffollati, vuoti urbani.

Leggere la città, il senso, il significato dei suoi luoghi e delle interazioni che

in essi hanno luogo, attraverso il gioco del bambino, è un procedimento insolito e di indiscutibile complessità. Occorre, infatti, per interpretare il senso e il significato del gioco urbano saper interpretare, in primo luogo, il gioco, nelle sue motivazioni e nelle sue tipologie. Ciò è difficoltoso per l'adulto, che fa fatica a ricordare l'esperienza vissuta un tempo né il bambino può essergli d'aiuto. Quest'ultimo, infatti, non è in grado di descrivere il gioco, anche se appena concluso, proiettato così com'è nel futuro. Il gioco non è solo puro divertimento anche se diverte, esso è un costante avvenimento, un costante atto di creazione nella mente o nella pratica. Il gioco è un'attività volontaria, che si svolge con limitazioni di tempo e luogo accettate e condivise dai partecipanti e non ha altro scopo che se stesso, accompagnato da un sentimento di gioia, ma anche di tensione.

Oggi, il bambino, sempre meno intento in attività spontanee di gioco, è sempre più indotto a forme di socializzazione spesso preordinate e selezionate in ambiti sociali tendenzialmente omogenei socialmente e culturalmente, rispondenti, ancora una volta, ad esigenze o aspirazioni adulte. L'assegnazione di spazi sempre più specifici rafforza la separazione tra le varie fasce d'età con pregiudizio di quell'arricchimento culturale che deriva, in larga parte, dallo scambio continuo tra soggetti tra loro diversi.

La città storica, dove non c'erano spazi previsti per i bambini, si offriva al bambino nella sua interezza e ricchezza come un *playground*, spazio recintato e protetto, ma abbastanza esteso e ricco da accogliere il gioco dei bambini nel mondo degli adulti.

La città odierna, con la sua nuova morfologia, sempre più rispecchia una segmentazione in spazi ben definiti nella forma e nella funzione, come tanti *sandbox*.

La città odierna appare *playground* e *sandbox*, per usare due metafore colte dal linguaggio del mondo degli spazi urbani appositamente progettati per l'infanzia.

Il *playground*, originariamente spazio,



più o meno attrezzato, all'interno di un complesso di edifici, visibile dall'interno delle abitazioni, consentiva libertà di gioco sotto il controllo vigile di chi pure era in casa.

Il *sandbox*, invece, recinto ristretto, delimitato da inferriate e ricoperto di sabbia, consente ai genitori di rinchiudere i propri figli, riducendo il loro spazio di gioco, scoperta e incontro a pochissimi metri quadrati.

La *città playground* è quella che dà la sicurezza del noto ed è intrigante perché varia e diversa. Essa è ricerca e scoperta, avventura e conoscenza, esperienza che consente di scegliere tra varie opportunità e in cui permane la sicurezza di un luogo in cui ci si sente sempre e dovunque protetti.

La *città playground* ha anch'essa confini, ma questi sono flessibili; i suoi luoghi sono campi di scoperta continua in cui l'incontro con l'altro è cercato e non temuto. Essa consente in un'esperienza continua dell'ambiente e degli altri, una progressiva proiezione di emozioni e percezioni soggettive in un mondo di oggetti che per esse acquistano significato e valore, costruiscono legami coi luoghi anche di affettività.

La *città sandbox* suggerisce anch'essa una sicurezza che è però ottenuta artificialmente grazie alla netta separazione, definita da confini rigidi e invalicabili, tra interno ed esterno.

Non esiste in una città siffatta scambio tra realtà differenti, non c'è imprevisto, e la percezione del suo spazio effettivo è immediata e conclusa nel momento stesso della sua percezione. Come tutti i luoghi dai confini ben definiti, finisce col perdere significato per chi, volontariamente o forzatamente, ne fruisce.

La logica del *playground* è data dalla presenza di ambiti la cui sicurezza è ottenuta grazie ad un continuo processo di appropriazione dello spazio da parte del soggetto e dove è possibile il verificarsi di opportunità stimolanti.

La logica del *sandbox* è, invece, quella dell'emarginazione/separazione, voluta o imposta, in cui le inferriate, che delimitano il perimetro, hanno la fun-

zione di impedire l'accesso, ma anche l'uscita, proteggere chi è dentro da chi è fuori o proteggere chi è fuori da chi è dentro.

La progettazione urbana appare sempre più rispondente ai criteri che caratterizzano il *sandbox* e mira a creare complessi residenziali, luoghi recintati, spazi e giardini semiprivati. La gente, spinta dalla ricerca di sicurezza, ha così abbandonato gli spazi esterni, le strade, i parchi pubblici.

È raro oggi incontrare bambini per la strada e ancora più bambini che giochino per la strada. La strada ha cessato di svolgere la sua funzione di *playground* per i bambini, così come quella di luogo privilegiato di interazione per l'adulto: è diventata solo un canale di traffico. Gli spazi in genere sono privi di vita e destano sospetto, incutono timore.

Gli spazi urbani sono vivi se sono 'luoghi', luoghi delle diversità stratificate e il campo giochi del quartiere, il *playground* di oggi, progettato con cura e con l'idea di offrire ai bambini un posto sicuro dove stare, non risponde a queste caratteristiche.

Esso, spesso, è decentrato rispetto agli edifici, isolato rispetto al resto del quartiere, lontano dai percorsi consueti.

Gli adulti hanno allontanato i bambini sia dalla strada che dai marciapiedi e i bambini non posseggono più la strada, non esplorano più la città.

Se il campo giochi, il tradizionale *playground*, è stato pensato come unico strumento per togliere i bambini dalla strada, controllare i loro giochi in spazi a loro volta controllati, il gioco è diventato, a sua volta, addomesticato, sempre più pensato, organizzato, gestito da adulti.

Con caparbieta e abilità il bambino, che riesce a sfuggire tra le maglie di un eccessivo controllo, si inserisce ugualmente in spazi non costruiti per lui e su cui ha un controllo limitato. Utilizza gli stessi secondo criteri non assimilabili a quelli adulti né, spesso, secondo i fini che la progettazione aveva inteso stabilire.

Il gioco urbano, laddove ancora avviene, si adegua ad una differente orga-

nizzazione degli spazi urbani, ma secondo codici comportamentali che consentono un uso degli stessi a volte del tutto specifico e particolare.

Ciò ha consentito, fortunatamente, il perdurare del gioco nel tempo, sia pure con connotazioni differenti rispetto al passato e la sopravvivenza di quella che è stata definita 'la cultura autonoma dei bambini' (3), costituita dal gioco con i suoi schemi, i suoi codici, le sue regole, le sue interazioni, le sue modalità di trasformazione dell'ambiente e del rapporto con gli altri.

Attraverso il processo di incorporazione uno spazio urbano diventa il proprio campo di gioco, utilizzato, così come i suoi arredi, dalle panchine ai lampioni, senza che muti il loro uso tradizionale. Le alcove create da Kahn nella First Unitarian Church, Rochester, New York non avevano significato per le persone, ma i bambini vi si sedevano, nascondevano, giocavano (4). Le scale di accesso alla propria abitazione, a New York, consentono molti giochi con la palla anche se manca il numero prescritto di giocatori, ad un'inferrata si può legare un capo della corda se le 'saltatrici' sono solo due, sotto il bordo del marciapiede, dove la superficie della strada leggermente si incunea, si può ancora giocare a biglie.

In tal modo il bambino riesce a stabilire, in via transitoria, per il tempo del gioco, il proprio controllo su uno spazio urbano.

Attraverso il processo di trasformazione, gli stessi spazi e i suoi oggetti architettonici avranno, invece, funzioni differenti da quelle di uso comune, sempre per il tempo del gioco e secondo regole stabilite e valide per i suoi soli partecipanti. Le panchine saranno rampe di lancio per spericolati paracadutisti, così come spesso i monumenti, montagne su cui arrampicarsi. A New York i giochi di *transformation* imperversano per la città, ma sono molto pericolosi. Tra questi *Helicopter*: un bambino, aggrappato al cavo di metallo sotto un ascensore, deve calcolare il punto preciso per staccarsi e appiattirsi contro il muro, per evitare di restare schiacciato dalla cabi-

na messa in moto dai compagni (5).

I bambini, pur stabilendo interazioni con gli oggetti e le persone in tempi residuali, adeguano le modalità dell'incontro all'architettura del luogo a cui, spesso, riconoscono o attribuiscono un 'senso' agli altri ignoto, quasi 'plasmandolo' alle loro esigenze di gioco e interazione.

Il bambino, architetto di spazi in quanto produttore di significati, crea e modula volumi, secondo le proprie esigenze, prescindendo dai confini architettonicamente realizzati, dando agli spazi costruiti una dimensione simbolica, più ampia o più ridotta, anche differente, spesso, dall'intenzione progettuale.

Così riesce ad appropriarsi o riappropriarsi dello spazio prescelto e consente gli stessi processi acquisitivi, sia pure in tempi e con modalità differenti, anche agli adulti, disvelando, a volte, il senso di uno spazio che diventa luogo.

Note

1 Le differenze tra i giochi praticati negli spazi pubblici sarebbero, in effetti, più apparenti che sostanziali. Gli stessi giochi citati nel testo erano comuni in Italia, ma anche in molti altri paesi europei, così come anche in America.

I. & P. Opie, *Children's Games in Streets and Playgrounds*, Oxford University Press, Oxford U K, 1984.

A. DARGAN, S. ZEITLIN, *City Play*, Rutgers, New Brunswick and London, The State University, 1990.

2 PH. ARIÈS, *L'enfant et la vie familiale sous l'ancien régime*. Plon, Paris, 1960, tr. it. *Padri e figli nell'Europa medievale e moderna*, Laterza, Bari, 1968.

3 I. & P. Opie, *op. cit.*

J. JACOBS, *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York, 1961, tr. it. *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi, Torino, 1969.

4 J. W. COOK, H. KLOTZ, *Conversation with Architects*, Praeger Publishers, New York, 1973.

5 F. COLOMBO, *La città profonda*, Feltrinelli, Milano 1992.

La città immaginata dai ragazzi

Verso il nuovo PRG per la città di Perugia

Raymond Lorenzo

Nel periodo novembre 1993 - giugno 1994 si è svolto a Perugia, con la collaborazione del comune, il progetto "La città immaginata dai ragazzi". In tre distinte zone della città, bambini e ragazzi di un'età variabile fra i 6 e i 14 anni sono stati coinvolti nello studio e nella progettazione di una specifica zona del loro quartiere. Dal lavoro svolto è possibile estrapolare una serie di richieste e di indicazioni, fra cui le più importanti sono: a) una migliore accessibilità della città; b) la necessità di creare ambienti articolati e diversificati; c) l'opportunità di procedere per interventi piccoli e diffusi; d) una notevole attenzione ambientale; e) il desiderio di socializzazione; f) l'importanza dell'acqua, sia come elemento naturale che simbolico; g) il desiderio di vivere in una città fortemente identificata e partecipata.

Between November 19 and June 1994 the project "The city seen by children" took place in Perugia, with the cooperation of that Municipality. In three different areas of the town, children aged 6-14 were involved in the study and planning of a specific area of their neighborhood. A number of requirements and suggestions come through from their work. The main ones are: a) better access to the city; b) the need for articulate and diversified environments; c) the suggestion to apply a policy of small and widespread interventions; d) a remarkable interest for environmental issues; e) the wish to socialize; f) the importance of water, as a natural and symbolic element; g) the desire to live in a city with a strong identity and "participation".



Nel novembre 1993, ha preso l'avvio il progetto denominato *La città immaginata dai ragazzi: verso il nuovo PRG di Perugia*, proposto dall'Arciragazzi e coordinato dall'autore. Accolto con favore e finanziato dall'Assessorato ai Servizi socio-educativi del comune di Perugia, il progetto rappresenta un'importante occasione per coinvolgere attivamente i bambini ed i ragazzi (1) (e le loro famiglie) nella definizione dell'assetto futuro della città.

Il progetto è stato svolto in tre zone della città: nel centro storico, nel quartiere di Ponte San Giovanni e nella zona Pallotta — specificamente per i residenti intorno al Parco di S. Anna (2) — nel periodo compreso fra il dicembre 1993 e il giugno 1994 (3).

In sintesi, le attività nelle tre sedi sono stati le seguenti: a) promuovere un percorso di ricerca sugli usi, le percezioni, le aspettative e i desideri dei ragazzi, per ciò che riguarda la città e, soprattutto, il loro quartiere; b) individuare insieme problemi e risorse territoriali; c) facilitare l'acquisizione di conoscenze e valori civici, nonché di competenze tecniche riguardanti l'urbanistica, l'architettura e la ricerca sociale; ad esempio imparare a fare rilievi grafici e fotografici, a leggere e produrre planimetrie e mappe, a fare indagini, a sviluppare programmi, ecc; d) identificare ed elaborare progetti (a diverse scale) per alcuni spazi urbani attualmente insoddisfacenti, nonché estrapolare alcuni 'parametri di qualità' generali; e) organizzare occasioni di partecipazione (a livello di zona e di città) per attivare una 'conversazione sociale' fra bambini, ragazzi, residenti, tecnici ed amministratori, a proposito del futuro del proprio quartiere.

Sono stati, così, prodotti numerosi elaborati — esposti e presentati in due assemblee pubbliche e messi a disposizione degli uffici competenti. In questo rapporto mi propongo di estrapolare dalle ricerche, dalle proposte e dai progetti alcune considerazioni che possono essere utili alla stesura del Preliminare al PRG nei riguardi delle esigenze e dei bisogni dei 'piccoli' che possono essere considerati urbanisti nel vero senso della parola.

Accessibilità

Per i bambini, specialmente i più piccoli, il traffico rappresenta il principale impedimento all'uso della città. I loro progetti (nonché ciò che dicono e scrivono) ci indicano che il problema della localizzazione degli spazi urbani e dei servizi desiderati è fondamentale. I bambini vogliono giocare ed incontrarsi (al sicuro) sotto casa e vogliono percorsi protetti (marciapiedi, piste pedonali e/o ciclabili) per poter arrivare agli altri spazi alla scala del quartiere.

Una pianificazione della diversità

Dal momento che i bambini e i ragazzi coinvolti nella progettazione sono numerosi e poiché vogliono a loro volta coinvolgere altre fasce di età, i loro progetti rappresentano una 'conoscenza diffusa del territorio' e possono essere definiti *ecologico-sociali*. Sono progetti in netto contrasto con un'impostazione monofunzionale della pianificazione. Gli spazi che disegnano non sono solo per i bambini, non servono solo per attività ricreative o per lo sport o per servizi, ma tendono, al contrario, ad *integrare diverse funzioni nello stesso spazio*. L'esempio di Ponte San Giovanni — con presenze di aree verdi, di piste ciclabili e percorsi automobilistici, di punti di ritrovo (bar, chioschi, punti di ristoro), che possono essere aperti anche di sera (una discoteca e una sala di registrazione) — è esemplare. I bambini e i ragazzi intuitivamente capiscono che la qualità di un luogo è garantita dalla compresenza di diversi utenti, di diversi usi e funzioni e di tempi non ridotti a fasce orarie limitate.

Piccolo, e fattibile, è bello

I progetti, in particolare quelli dei bambini della scuola elementare dimostrano che la qualità degli spazi urbani può essere migliorata notevolmente con pochi investimenti. Propongono inter-

venti di *riqualificazione con materiali poveri* con la partecipazione della popolazione (ad esempio artigiani locali), non vogliono il cemento nei parchi. Indicano come un'alberatura mirata può *cambiare l'immagine di un quartiere*; preferiscono la *ristrutturazione* (anche solo estetica) di vecchi edifici alla costruzione di nuove residenze: ("anche questo potrebbe essere un'occasione di lavoro"). È importante, secondo i bambini, considerare la localizzazione dei cestini e i punti di raccolta differenziata; siepi — invece di 'panettoni di cemento' — possono servire come barriere verdi contro il parcheggio selvaggio sui marciapiedi.



Una forte sensibilità ambientale

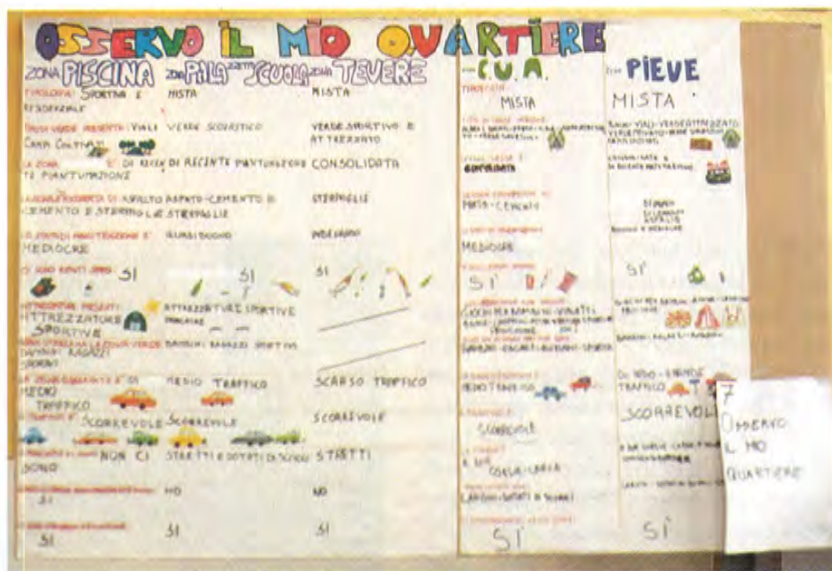
I bambini nei loro progetti e, soprattutto nelle proposte scritte, dimostrano una notevole sensibilità ambientale (prodotta, in parte, da esperienze precedenti di educazione ambientale). A Ponte San Giovanni e nel centro storico la qualità dell'aria e la questione dei rifiuti sono molto sentite. Le loro proposte per ridurre o eliminare questi problemi sono interessanti perché danno più peso alla prevenzione che non alla cura. Non si soffermano sulle tecnologie per bonificare a posteriori l'ambiente (depuratori, catalizzatori, ecc.) — come fanno, spesso, gli adulti — ma invece evocano *nuovi stili di vita e comportamenti più ecologici* (consumare di meno, utilizzare risorse rinnovabili, riciclare, usare meno la macchina, ecc). Così, ci indicano che i *cittadini hanno una responsabilità* — non solo le autorità pubbliche



e private — per quanto riguarda la qualità dell'ambiente. Nei dettagli, i loro progetti per spazi verdi sono decisamente ecologici. Specificano le specie di piante idonee per un determinato contesto (abbasso il dominio del pino!). Scelgono piante autoctone, idonee per il microclima o che richiamano le specie di animali desiderate (farfalle, rane, uccelli, ecc).

Luoghi per incontrarsi

I bambini e i ragazzi chiedono la possibilità di *incontrarsi in autonomia fuori casa*. Rivendicano la qualità essenziale della città, di essere *civitas*, oggi giorno perduta in molti quartieri. I più piccoli rivendicano soprattutto spazi all'aperto: parchi per giocare, cortili, piazze, marciapiedi e *spazi 'liminali'* (*lasciati allo stato naturale, 'dimenticati', non costruiti*). Importante è poterci arrivare e starci senza pericoli (ma con il senso dell'avventura) ed in autonomia, senza che sia necessaria la sorveglianza degli adulti. I ragazzi più grandi (della terza media, in particolare) richiedono, inoltre, luoghi — aperti e chiusi — che abbiano un valore culturale: biblioteche (nel caso di Ponte San Giovanni, una mancanza molto sentita), cinema (sempre a Ponte San Giovanni), luoghi dove si possa ascoltare e fare musica, luoghi per dibattiti, mostre, ecc.



cavare in strutture già esistenti, come scuole e palestre.

I ragazzi fra i dodici e i quattordici anni, (particolarmente nella zona Pallotta e a Ponte San Giovanni) chiedono luoghi d'incontro non solo pubblici, ma anche privati: pub, discoteca urbana, cinema, ecc. Nei dibattiti è stata sottolineata la necessità di attivare un dialogo fra settore privato e pubblico per avviare la realizzazione di queste iniziative. Il Preliminare del PRG dovrebbe tenere conto di queste considerazioni.



La voglia di acqua

Mentre il desiderio di verde (in parte indotto da noi ambientalisti) maschera, a mio parere, la domanda di uno spazio aperto e flessibile, la richiesta dell'acqua corrisponde a un bisogno primario. In tutti i progetti, soprattutto dei più piccoli vi è un'abbondanza di fonti e di forme di acqua. Non solo per bere (nella migliore delle ipotesi attuali l'unica forma di acqua offerta ai bambini nelle città italiane), ma per osservare e contemplare, per bagnarsi ed immergersi, per ascoltare...

Per i bambini della scuola elementare è chiaro che l'acqua è la fonte della vita; la vogliono, inoltre, nella sua forma naturale come habitat per piante ed animali (stagni, ruscelli, sponde dei fiumi, ecc.). È interessante notare come la percezione dell'acqua desumibile dalle richieste dei bambini sia consona ai principi della progettazione ecologica urbana (gli stessi casi si ritrovano in paesi diversi, come la Germania e gli USA). Le sponde dei fiumi rinaturalizzate, l'acqua piovana tenuta in superficie e gradualmente, attraverso ruscelli, stagni, laghetti, riportata alle falde, non solo contribuiscono positivamente allo stato dell'ecosistema urbano, ma soddisfano il bisogno dell'infanzia per un ecosistema ludico e di apprendimento di grande valore, composto di elementi naturali ed artificiali — interattivi, in evoluzione e movimento.



Importante per i ragazzi fra gli undici e i tredici anni e in misura diversa, anche per i bambini, la questione del loro ruolo nella gestione dello spazio. I giovani vogliono essere responsabili nella cura e nel mantenimento degli spazi e si aspettano la fiducia dei grandi per quanto riguarda la loro capacità e serietà.

È molto sentito — particolarmente nella zona della Pallotta — il bisogno di centri sportivi coperti, non necessariamente di grandi dimensioni, in cui sia possibile praticare lo sport (per esempio il basket) senza appartenere ad una società sportiva, senza che occorra iscriversi ad un corso. Anche in questo caso, i ragazzi hanno sottolineato la loro capacità di autogestirsi. Si sono chiesti se questo tipo di spazio non si potesse ri-

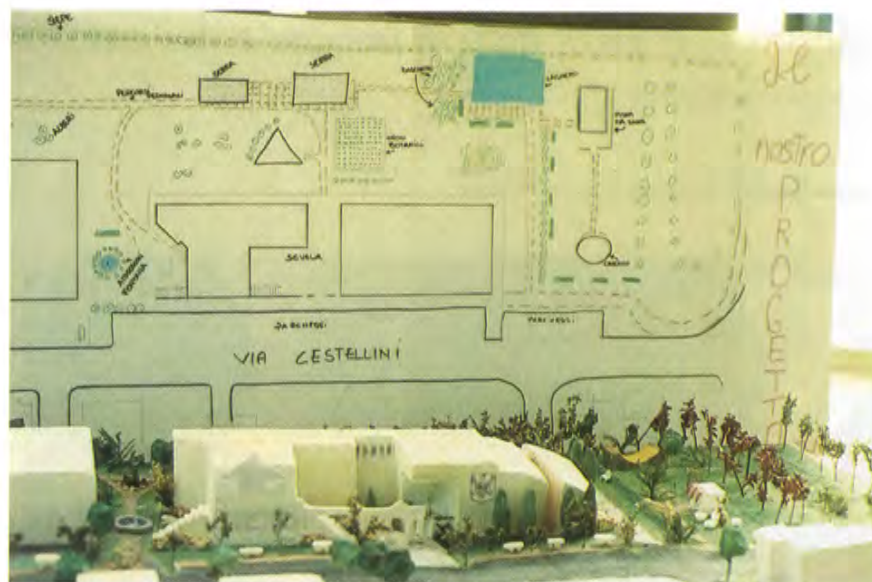
Un'identità urbana

Appare nelle richieste dei ragazzi, soprattutto di quelli di Ponte San Giovanni e della zona Pallotta, oltre una domanda di verde, una serie di proposte per rendere le loro zone 'immaginabili' nel senso urbano della parola. Il progetto per la zona 'piscina' insieme ai suoi aspetti naturali (la collina, il laghetto, ...) possiede un forte carattere urbano: prefigura una piazza che si affaccia alla strada, una biblioteca, un cinema, diversi punti di ristoro. È stato rilevato nell'indagine proposta dai ragazzi ai cittadini che, nonostante la sua natura molto costruita e popolata, il quartiere manca di un'identità specifica — manca, soprattutto, di una piazza.

Mentre il parco di S. Anna soddisfa il bisogno dei ragazzi per luoghi d'incontro, soprattutto di gioco e di sport, per le ragazze (e solo per alcuni ragazzi) la zona Pallotta è 'noiosa' (4). Le ragazze preferiscono la vita del centro storico. Così, il progetto per il Piazzale Europa che, a differenza delle altre zone, non ha ancora una forma architettonica, si prefigura come cerniera fra il centro ed il quartiere. Viene proposto l'inserimento di elementi con un forte carattere urbano — un bar, ristoranti, librerie, un 'museo' o area-mostra, un pub, locali per la musica — per dare identità al quartiere e soddisfare l'esigenza di incontrare persone che vengono da fuori. (Secondo i ragazzi — "la piazza serve per creare un accesso dal centro città al parco e dal quartiere al centro storico").

Luoghi e diritti della partecipazione

È evidente nelle parole e nei progetti dei bambini e ragazzi che il bisogno di partecipare è molto sentito. Gli spazi pensati dai bambini della scuola elementare sono *interattivi e flessibili*, con elementi di auto-costruzione. Quelli progettati dai ragazzi per loro stessi e per tutta la popolazione prevedono un forte ruolo dei cittadini nella gestione e nella cura dell'ambiente urbano. Sono pre-



visti, inoltre, alcuni luoghi dedicati alla partecipazione 'politica' — per discutere e progettare. In questo senso, i ragazzi sono in linea con un approccio innovativo nei riguardi dell'amministrazione pubblica — rivendicando per se stessi e per gli altri cittadini una maggiore responsabilità nella gestione della città e dei suoi spazi.

Le parole di un'alunna della scuola media di Ponte San Giovanni sono significative per spiegare il senso di questo esperimento:

"La cosa più importante di tutto questo lavoro è che io mi sono finalmente sentita utile, fiera di me; è una cosa bellissima che delle persone grandi abbiano interpellato me per decidere il futuro di Ponte San Giovanni. Ho potuto esprimere le mie opinioni, i miei dubbi e i miei problemi. Mi sono sentita 'grande' e brava, un'aprendista architetto. Non so se questa bar-

ca riuscirà ad arrivare in porto ma io non perderò la speranza e sono sicura che se almeno una delle mille proposte riuscirà a realizzarsi... noi avremo contribuito al futuro del nostro quartiere".

Note

- 1 Convenzionalmente la categoria 'bambini' include gli scolari delle elementari. La categoria 'ragazzi' è costituita dagli studenti medi e dai partecipanti al progetto extra-scolastico.
- 2 Rispettivamente: nella scuola elementare 4° circolo per l'età compresa fra gli 8-11 anni; nella scuola media A. Volturno, per l'età 11-13 anni; e in ambiente extra-scolastico per l'età 11-14 anni, presso l'associazione *Per una città solidale*.
- 3 Nello stesso periodo si è svolta presso la scuola elementare G. Cena un'analoga esperienza di 'progettazione partecipata' nell'ambito del progetto nazionale del WWF *La riconquista della Città*. Mi è sembrato opportuno di riportare in questo rapporto alcune considerazioni che sono derivate da questa esperienza.
- 4 Per ulteriore conferma di questa osservazione, vedi: Archetti M., Falcinelli F., *I giovani del quartiere*, Editoriale Umbro, Foligno, 1995.

Modena, la città delle bambine e dei bambini

Infanzia e spazi urbani

Laura Restuccia Saitta, Grazia Suffriti



I bambini si trovano immersi in spazi urbani ostili che non li rendono abitanti a pieno titolo, in spazi disfunzionali rispetto alle loro esigenze; la loro esperienza di vita si dipana principalmente tra nido, scuole d'infanzia, successivi ordini di scuola e casa.

Può esistere una città che consenta alle bambine ed ai bambini di condurre la loro esperienza fuori dalla "casa madre", centro in cui è necessario che cominci ad elaborarsi ed a strutturarsi l'identità infantile, per impadronirsi gradatamente dello spazio urbano? In realtà "...siamo ai bambini reclusi", ai "bambini di clausura", o, al massimo, ai "bambini turisti nella loro stessa città" come sostiene R. Guiducci, ai bambini "da appartamento" come viene più spesso da pensare, dove lo stesso spazio abitativo spesso si riduce allo spazio televisivo.

Queste riflessioni hanno fatto da sfondo al lavoro di un gruppo interdisciplinare che ha riunito diversi settori e competenze del comune di Modena. Il gruppo ha elaborato strategie d'intervento per ripensare gli spazi della città con una particolare attenzione ai diritti dei bambini e ai loro bisogni.

Children live within unfriendly urban spaces that prevent them from being fully entitled citizens, and that most often do not meet their needs. Children's life unwinds mainly along nursery school, kindergarten, and further schooling, and their home.

Could there exist a city where children may experience life outside the "mother house", a center where it is necessary that children's identity takes shape, so that they may gradually appropriate urban spaces?

Actually, according to R. Guiducci, "... we are in a situation of secluded children, of "cloistered children" or, at the most, of children that are tourists in their own town. Increasingly so, we see "apartment" children, where living space often is limited to TV space.

These considerations were at the basis of the work of an interdisciplinary group of the Municipality of Modena, combining various sectors and skills. Different strategies were outlined for rethinking urban space especially meant for children's rights and needs.

*"Il mondo era così recente,
che molte cose erano prive di nome,
e per citarle bisognava indicarle
con il dito"*

Gabriel García Márquez

I contenuti culturali e pedagogici del progetto

Le categorie dello spazio e del tempo sono fondamentali per l'organizzazione e la strutturazione dell'identità del bambino e per la elaborazione e la stimolazione delle sue competenze.

In genere, invece, esiste uno scarso livello di conoscenze relativo al rapporto tra il bambino e lo spazio ed ancora più scarso è il livello di elaborazione culturale tra sviluppo infantile e spazio urbano, abitativo e istituzionale.

Per questo abbiamo ritenuto necessario riflettere su una "grammatica dello spazio" che aiuti ad elaborare una "cultura spaziale", al fine di progettare e reinterpretare la città alla luce delle esigenze dei bambini.

Infatti i modi e le scelte attraverso cui l'organizzazione di una città canalizza, rende fruibile, condiziona ed influenza i tempi e gli spazi di vita dei bambini diventano rilevanti ai fini della qualità esistenziale di tutti.

Il rapporto tra il bambino e lo spazio, il bambino e la città, è rilevante per le esperienze, le rappresentazioni simboliche, i modelli sociali ed i sistemi di valore che gli consentono di elaborare un suo modo di rapportarsi con lo spazio.

Tale modo non è mai astratto ma ha una risonanza affettiva e socializzante che gli fa prendere coscienza della realtà in molti modi diversificati.

L'articolazione, l'organizzazione e l'uso dello spazio non rappresentano dimensioni "neutre" o non significative, relativamente all'esperienza del bambino: esiste anzi una forte correlazione tra essi ed il vissuto infantile.

La prima esperienza che il bambino elabora è "nello spazio", è del proprio corpo "nello spazio" che diventa un

continuo punto di riferimento ed una fonte di organizzazione della propria identità.

Avere un proprio posto nello spazio significa essere collocati in un ambiente che modifica e che viene modificato dalle esperienze del bambino, il quale usa lo spazio come fonte di conoscenza in quanto contiene il sé ed il fuori di sé, il sé e l'altro da sé, dalla cui relazione ha inizio il processo di autoidentificazione.

Lo spazio, inoltre, è connotato da persone ed oggetti, non è vuoto, e persone ed oggetti rappresentano gli intermediari tra noi ed il mondo, dai quali trarre sicurezza.

A seconda che gli spazi siano autorizzati o proibiti, casuali o designati, pubblici o privati, individuali o collettivi contribuiscono a strutturare identità diverse e soprattutto sollecitano o inibiscono l'esplorazione e la conquista: l'appropriazione dello spazio è un processo formativo della personalità.

Diventa in tal modo rilevante il rapporto che il bambino stabilisce con lo spazio, come vive e scandisce il suo tempo, quale possibilità gli viene offerta di oggettivare queste esperienze e di memorizzarle. Lo spazio deve essere, anche, occasione, per il bambino, di inventare percorsi suoi, di sperimentare le distanze e le prossimità ed elaborare una propria "linea di universo" (il percorso ideale che unisce il luogo in cui si trova il bambino al punto in cui vuole arrivare), per interpretare lo spazio ed il suo uso con fantasia ed immaginazione e per esplorarlo secondo il proprio estro.

Se da una parte gli spazi costruiti debbono garantire ai bambini ed alle bambine: accessibilità, sicurezza, benessere, fruibilità, educatività, dall'altro l'uso della città, dati i condizionamenti che la realtà attuale impone, anche per la particolare organizzazione della vita sociale e familiare, deve garantire agli stessi socialità, affermazione, avventura, esplorazione, costruzione, movimento.

Fra questo insieme di bisogni, uno dei più sacrificati è rappresentato dalla impossibilità a sperimentare, nelle città di oggi, il senso dell'avventura che si esprime nella possibilità di affrontare il nuo-

vo, lo "sconosciuto", di scommettere sull'imprevedibile: bisogna dare ai bambini l'opportunità e le occasioni per diventare "eroi della conoscenza e della scoperta" (1). Da queste premesse si è avviata una riflessione che ha riguardato la progettazione complessiva della città per pensarla e interpretarla in modo che parchi, strade, piazze, zone di nuovo insediamento, case, microcontesti residenziali e servizi possano costituire, attraverso la loro "qualificazione pedagogica", un percorso ricco e non deprimente per l'infanzia. Si è, quindi, affrontato, sia attraverso un'analisi teorica che in maniera operativa e con approccio interdisciplinare, il modo in cui il bambino vede e vive la città, sottolineando le conseguenze che l'attuale organizzazione ha nello sviluppo della personalità infantile.

Gli obiettivi

L'obiettivo principale del documento "Modena, la città delle bambine e dei bambini", è legato alla necessità di aprire un dibattito attorno alla quotidianità delle bambine e dei bambini, del loro *diritto all'identità* che ha senso se cessa di essere un'idea, un concetto astratto e se si traduce in un percorso reale, in concretezza quotidiana, in ipotesi organizzatrice, in realtà che si offre e si organizza. L'identità si costruisce attraverso le categorie dello spazio, del tempo, della memoria e dell'attesa, cioè della previsione del futuro.

Parlare, quindi, dei diritti delle bambine e dei bambini significa soprattutto parlare del diritto alla qualità dello spazio, del diritto alla qualità del tempo, del diritto alla qualità della memoria, del diritto alla qualità dell'attesa.

Il bambino è spazio e tempo, memoria e attesa. La sua identità è un'identità spaziale e temporale perchè la sua vita è fatta di "costruzione spaziale" e "scansione temporale".

L'infanzia ha bisogno di recuperare autonomie ed occasioni di gioco e di esperienze che, in modo graduale, rompendo i confini delle abitazioni e dei ser-

vizi scolastici, in cui essi vivono gran parte del loro tempo, conducano, per successive approssimazioni, a conquistare la conoscenza della città.

Al contrario, la vita quotidiana dei bambini sembra essere strutturata in modo rigido, dalla casa alla scuola, allo svago indotto e sempre sotto la vigile presenza dell'adulto.

Da queste e da altre considerazioni, che sarebbe troppo lungo esporre, è nata l'esigenza dell'amministrazione comunale di Modena di impegnarsi, sia sul piano dell'impostazione teorico/ideativa, che su quello della traduzione progettuale/operativa, nella elaborazione di questo progetto.

Con esso si è cercato principalmente e concretamente di rispondere alla domanda se sia possibile rendere la nostra città, le strade, i parchi, i nidi e le scuole, le stesse abitazioni, meno ostili ai bambini, sperimentando nuove tipologie di intervento e una politica degli spazi che aumenti la qualità urbana nella sua interezza e complessità.

L'infanzia ha, quindi, costituito il centro del nostro lavoro interdisciplinare ed a questa infanzia si è cercato di garantire, attraverso specifici interventi e progetti a medio e lungo termine, una migliore qualità della vita, attraverso un significativo ripensamento ed un'altrettanta significativa riorganizzazione degli spazi della città che vuole fortemente tenere conto della presenza delle bambine e dei bambini, come valore imprescindibile nelle scelte politiche future.

Per questo motivo il gruppo interdisciplinare, che ha elaborato il progetto complessivo, ha individuato come altro, principale, obiettivo l'analisi tipologica degli interventi possibili, operando una "mappatura" della città e individuando, in base al Piano comunale degli investimenti, le priorità progettuali.

Fatte queste premesse di ordine generale, vorremmo sottolineare che l'aspetto del progetto "Modena, città delle bambine e dei bambini" che, a nostro parere, può renderlo interessante, è legato principalmente al percorso *istituzionale e metodologico* che è stato messo in atto.

La metodologia di lavoro e le tipologie d'intervento

La costituzione di un gruppo di lavoro interdisciplinare che ha visto coinvolti i settori Pubblica Istruzione, Pianificazione territoriale, Casa e insediamenti residenziali, Ambiente e risorse, Attività economiche, Patrimonio e servizi sociali, ha costituito una metodica di lavoro che rappresenta un valore in sé e che può essere considerata una novità significativa poiché, agendo per competenze non separate, ribadisce l'importanza di lavorare per progetti, raccogliendo conoscenze in campi multidisciplinari attorno ad un obiettivo condiviso.

Lavorare sul tema del rapporto bambino/spazio, esaminando in maniera interdisciplinare i problemi, significa anche confrontare, in gruppo, l'esperienza maturata all'interno del proprio settore di competenza, per elaborare un sapere comune e per far crescere una cultura diffusa sul tema degli spazi.

Gli approcci culturali e professionali diversi non hanno mai comportato, nel gruppo, radicalizzazioni di posizioni, ma, superato il primo impatto con la necessità dell'elaborazione di un linguaggio comune, si è lavorato attorno alla delineazione di un quadro di esigenze dei bambini e delle bambine sul quale riflettere per avere una visione integrata dei problemi ai quali rispondere, attraverso l'utilizzazione congiunta delle diverse competenze professionali.

Interpretato lo spazio come contesto non solamente fisico, ma educativo, psicologico e culturale, come contesto di comunicazione e di complessa relazione tra individuo e realtà, il gruppo ha lavorato, con sistematicità, alla individuazione delle possibili tipologie di intervento, alla individuazione, sul territorio comunale, delle localizzazioni per realizzare, attraverso proposte operative, tali soluzioni tipologiche, ed infine all'esame dei vari sistemi di reperimento delle risorse. È così nato un documento che tratta dei rapporti tra l'infanzia e lo spazio urbano di immediata consultazione che, nel suo complesso, può testimoniare e suggerire la necessità e l'importan-

za di un concreto intervento sulla città.

Il gruppo ha elaborato indicazioni tipologiche dove la componente percettivo-sensoriale della città è risultata prevalente rispetto al contenuto tecnico delle scelte tipologiche. È emersa, infatti, la necessità di individuare, nella progettazione, nuovi parametri che non siano solo traducibili in semplici requisiti di sicurezza, flessibilità, funzionalità ecc..., ma che abbiano valenze e stimoli più ampi che caratterizzino porzioni del mondo del bambino in continuo dialogo fra di loro, funzionali ad un processo di identificazione e di crescita, di sviluppo cognitivo e relazionale.

Così si sono ipotizzate nuove tipologie di intervento nella città, articolate per *spazi chiusi* e *spazi aperti*, indicando in questo modo non solo le caratteristiche fisiche dell'intervento ma le sue potenzialità diversificate in termini di gioco, movimento, socializzazione.

Un'ulteriore distinzione ha riguardato l'ambito di intervento che può essere considerato *prevalentemente pubblico* in relazione ai *servizi scolastici e prescolastici istituzionali*, mentre può essere positivamente affiancato dall'*iniziativa privata* in ambito *urbano/territoriale*.

Volendo fare una veloce esposizione delle tipologie più significative in corso di prima sperimentazione possiamo citare, tra gli spazi aperti istituzionali "l'erba del Nido", ossia lo spazio esterno del Nido, organizzato per aree attraverso l'individuazione di zone per i giochi di movimento, percettivi, angoli per leggere e conversare, dipingere, ecc., aperte ai bambini del quartiere non iscritti al Nido, accompagnati dai genitori; questa tipologia viene riproposta per analogia agli spazi verdi di tutte le strutture scolastiche.

Sempre tra gli spazi aperti, e nell'ambito dei primi interventi sperimentati dal comune, segnaliamo le *aree specializzate*, ossia aree da destinare ad un utilizzo ludico educativo di tipo specializzato che possano essere date in gestione a privati, gruppi di genitori, volontariato. Nel caso specifico si sta sperimentando la costruzione, in un parco, di una pista per l'educazione stradale, che preveda

sia un utilizzo scolastico che ludico (pista per le automobili elettriche), a gestione privata.

Nell'ambito di due progetti ambientali a scala comunale — la forestazione urbana ed il recupero di una discarica dismessa — si sono progettate quelle che sono state definite *aule verdi*. Si tratta di spazi delimitati e segnalati da architetture verdi in cui espletare osservazioni di tipo naturalistico e di conoscenza del mondo vegetale quali percorsi botanici, esperienze con gli elementi naturali (acqua, terra, sabbia) e osservazione degli animali.

Sempre all'interno delle aree verdi cittadine si sta cercando di prestare particolare attenzione ai percorsi di connessione, agli spazi di sosta, ed all'inserimento di strutture semicoperte (*gazebo*) destinate allo svolgimento di piccoli concerti, punti di lettura all'aperto, spettacoli d'animazione, ascolto, gioco, ecc...

In un'area PEEP si è scelto di sperimentare l'utilizzo della *baby segnaletica*, per i percorsi più significativi del quartiere. Si tratterà di simboli, posti ad un'altezza di 1 ml, con la raffigurazione di personaggi che svolgono attività connesse all'oggetto segnalato, che hanno lo scopo di rendere i bambini padroni del proprio territorio.

Passando agli spazi chiusi possiamo citare i *centri gioco*, strutture di piccole dimensioni, polifunzionali, utilizzate, la mattina, dai bambini regolarmente iscritti (nido part-time) e che nel pomeriggio accolgono i bambini del quartiere accompagnati dai genitori.

All'interno di un'area PEEP di nuova realizzazione, citiamo gli *spazi per l'incontro* collocati in strutture non facenti parte degli edifici residenziali, ma sufficientemente vicine alle abitazioni per essere frequentate autonomamente dai bambini. Si tratta di edifici di piccole dimensioni, con ampie zone vetrate sull'area verde circostante, destinate, all'interno, ad attività ricreative per ragazzi ed adulti od attività condominiali, ed all'esterno a spazi di sosta ed incontro attrezzati con pergolati, barbecue collettivi, panchine e tavoli, zone per la coltivazione delle essenze aromatiche, ecc..

La gestione e l'utilizzo di queste attrezzature sono collettivi, destinati agli abitanti del quartiere; si pensa che ciò possa garantire una migliore socializzazione fra ragazzi ed adulti, fornendo occasioni d'incontro, di dialogo, di gioco in un ambiente protetto e gradevole.

All'interno di una struttura istituzionale come il Museo civico sono già state sperimentati, con molto successo, percorsi di conoscenza dei bambini che si concretizzeranno in un laboratorio permanente sull'arte contemporanea dove scoprire tecniche, materiali e strumenti utilizzati nelle opere esposte, ed effettuare incontri periodici con gli artisti.

Oltre alle tipologie indicate, si stanno coinvolgendo i privati attraverso la previsione, nei nuovi centri commerciali, di *relais bébé*, ossia spazi con fasciatoi e servizi igienici autonomi dimensionati per i bambini.

Si sa che questo progetto ipotizzato, e in alcuni aspetti realizzato e in fase di realizzazione, rappresenta un percorso difficile. Si sta già misurando fino in fondo quanto sia entusiasmante e complesso confrontarsi con la città, attraverso le circoscrizioni o gruppi di aggregazione di cittadini, e nello stesso tempo attivare e realizzare i progetti che nascono sia dalle nostre prime ipotesi di lavoro che dal confronto con la cittadinanza.

Si è voluto, perciò, sostenere il percorso con la scelta di "riconoscere" il Gruppo Spazi attraverso una delibera di istituzione di tale gruppo che sancisce quanto segue: "...compito del "Gruppo Spazi" è esaminare ogni atto rilevante dell'amministrazione comunale con effetti sulla condizione dell'infanzia e quali presentino particolare rilevanza sul territorio e sull'ambiente urbano.

Il "Gruppo" si dà linee di intervento assumendo la dimensione del bambino come parametro di un cittadino attraverso il quale valutare la qualità della vita urbana, tenendo conto dei bisogni e dei suoi diritti, affinché risulti possibile ripensare la città a misura d'uomo..."

Si è cercato inoltre di rendere operativa l'attività di monitoraggio sulla città attraverso la presenza di un rappre-

sentante del "gruppo" alle attività della Conferenza tecnica dei settori per la qualità urbana: un organo istituzionale che valuta settimanalmente le prescrizioni da fornire per l'elaborazione degli strumenti urbanistici, d'iniziativa pubblica e privata, previsti per l'attuazione del Piano regolatore di recente approvazione.

Il gruppo infine è impegnato, oltre che a "monitorare" la città ed a "presidiare" istituzionalmente i processi di progettazione, realizzazione e gestione degli obiettivi individuati, su altri due punti che sono sembrati fondamentali per rendere sempre più "istituzionalmente" forte il progetto:

- sollecitare la modifica delle normative di diverso livello, finalizzato al controllo ed alla pianificazione della città, esistenti o in corso di elaborazione.

In particolare la variante normativa di Piano regolatore, la modifica del Regolamento edilizio, le possibili proposte di integrazione alla Normativa tecnica regionale e la possibile modifica dello Statuto comunale;

- chiedere l'inserimento, fin dalla fase di formazione del Piano poliennale degli investimenti 1994/96 di uno specifico finanziamento atto a costituire un fondo di incentivazione dei progetti finalizzati all'infanzia, utilizzando il criterio di un progressivo aumento delle capacità finanziarie parallelamente alla predisposizione delle realizzazioni proposte.

Note

1 A. FAETI: *La valle della luna*, in E. Beseghi (a cura di), *La valle della luna - Avventura, esotismo, orientalismo nell'opera di E. Salgari*, La Nuova Italia Ed., Firenze, 1992

Un esempio in fase di realizzazione: la trasformazione di un ex cinema all'aperto in un parco giochi

Grazia Suffriti



Le proposte di localizzazione nella città dei primi interventi di qualificazione dello spazio urbano hanno cercato di suggerire tipologie e siti differenziati con l'intento di costituire un primo "abaco" esemplificativo delle possibili esperienze sul territorio.

Una di queste ipotesi ha interessato il parco che dovrà insediarsi in un'area recintata inserita all'interno del centro storico cittadino.

Il progetto pedagogico che ha guidato la progettazione è nato dalla necessità di prevedere un luogo dove risultasse preminente l'esplorazione del bambino, lo stimolo alla curiosità e alla socialità attraverso il suo rapporto personale con la natura e gli spazi strutturati nel verde. Dunque un luogo dove sia lui il protagonista, l'avventuriero alla scoperta di nuove dimensioni della sua autonomia, del suo agire, del suo immaginare.

Lo spazio nel quale è previsto l'intervento è un'area di circa 3000 mq al limite del centro storico cittadino, sede per quasi quarant'anni di un cinema estivo all'aperto, che l'amministrazione comunale ha espropriato nel 1975 per realizzarvi una

scuola per l'infanzia. Il calo delle nascite e il ricorso contro l'esproprio dei privati proprietari dell'area, ha portato ad un totale inutilizzo di questo spazio per quasi vent'anni, ed ha permesso alla vegetazione di crescere in forma spontanea creando un ambiente di straordinaria suggestione.

La prima volta che vi posi piede l'estate scorsa rimasi affascinata dal trovare, in un'area della città così densamente edificata, un lembo di vegetazione dove la spontaneità aveva prevalso così decisamente sulle geometrie del costruito, dandomi la certezza che tra quelle foglie abitassero, dimenticati, le fate e gli gnomi delle fiabe della mia infanzia.

La forte suggestione che suggerisce questo spazio è conseguenza anche del vecchio impianto a giardino paesaggistico ottocentesco ancora leggibile sia nel viale principale che conduceva al settecentesco Palazzo Calori Cesis esistente sul fondo del parco, sia nelle due collinette centrali di cui una sormontata da una piccola "casina delle delizie" dal sapore decisamente romantico. Questa sistemazione, che risale al 1897, oltre alla cancellata in affaccio sul viale che a quella data

aveva sostituito le mura della città, e le esenze ad alto fusto esistenti, sono stati vincolati dalla Soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici di Bologna.

La progettazione è stata improntata pertanto alla soddisfazione di tre condizioni tra loro fortemente vincolanti:

- un progetto pedagogico che chiede di garantire al bambino uno spazio di esperienze-gioco privo di adulti "estranei" che mettono divieti, dove l'avventura, la sperimentazione, l'esplorazione individuale e di gruppo sia strumento primario di fruizione e conoscenza;
- un vincolo storico artistico che richiama al rispetto della storia di quello spazio che, da parco gentilizio, si è trasformato nel 1937 in cinematografo all'aperto con l'intento di farne "...ritrovo signorile, serio ed elegante..", attraverso la creazione di un'ampia area priva di vegetazione prospiciente il viale d'accesso;
- un ambiente naturale assolutamente integro da recuperare alla vita nel suo fascino magico-evocativo e nella sua concretezza di parco dimenticato.

La scelta progettuale di fondo è stata quella di ricostruire l'impianto originario ot-



tocentesco ad aiuole e vialetti, così come risulta da documenti storici recuperati, valorizzando il viale principale al cui termine viene posta, a ridosso del muro di recinzione, una fontana ed una vasca con piante acquatiche. L'attuale sistemazione in due zone di cui una priva di vegetazione (area dell'ex cinema) e l'altra boscata (colline e area retrostante), viene mantenuta ad individuare implicitamente due funzioni differenziate d'uso del verde.

L'area libera è stata segnata da quattro aiuole prative a cui viene data una destinazione specifica per attività di gioco diverse:

attività di socializzazione

con l'allestimento di uno spazio-sosta dotato di attrezzature per l'incontro e la conversazione e di un piccolo chiosco che distribuisca alimenti adatti ai bambini;

attività di manipolazione

con la collocazione di una piccola fontana, di una vasca per la sabbia e di terrari per la coltivazione, che sollecitino il contatto con gli elementi naturali;

attività di drammatizzazione

attraverso la strutturazione di uno spazio polifunzionale dotato di sedute componi-

bili, per rappresentazioni teatrali, musicali, proiezioni ecc.;

attività di gioco libero

con il posizionamento di strutture ludiche complesse in commercio ("il castello").

La zona boscata che si apre attraverso le colline rappresenta invece l'inizio del "viaggio" avventuroso individuale, dove le strutture gioco inserite (realizzate in materiali naturali ed adattate in modo artigianale agli spazi) servono a sollecitare la sete di sogni del bambino lasciandolo libero di costruirsi un itinerario personale.

Le funi per l'arrampicata delle colline, la piccola teleferica fra le stesse, il labirinto, il ponticello sospeso, la casetta degli uccelli, la galleria e la grotta, sono solo sollecitazioni a fantasticare, nascondersi, cercare, incontrare personaggi ed animali reali o fantastici.

Alla fine di questo percorso immaginario c'è la casetta in cima alla collina che, dopo le necessarie opere di restauro, assumerà le vesti di casetta delle fiabe, dove il bambino potrà rifugiarsi, leggere, incontrare negli arredi e nelle strutture i personaggi fantastici a cui è più legato.

Gli interventi che sono stati previsti sul

sistema del verde riguardano principalmente opere di ripristino dell'impianto originario, il mantenimento delle strutture ad alto fusto, e l'inserimento di nuove essenze, scelte fra quelle già in uso nel giardino ottocentesco, in grado di stimolare, attraverso forme, colori e profumi, i sensi del bambino. Per questo non verranno dimenticate bordure fiorite, piante aromatiche e da frutto, insieme ad un equilibrato uso di spoglianti e sempreverdi (in particolare sulle colline), che garantiscano al parco varietà di paesaggio nelle diverse stagioni.

Il luogo per un'infanzia "naturalistica" nelle città

Mark Francis



Con il suggerimento del recupero del concetto di infanzia naturalistica, l'autore prende in considerazione alcune realtà attuali dell'infanzia nelle città, sostenendo la necessità di un ritorno ad una progettazione e una pianificazione non-strutturata degli spazi aperti.

Attraverso esempi europei e statunitensi pone l'accento sulla definizione di ambienti in cui i bambini possano osservare e venire a contatto con i ritmi e i processi naturali.

The author puts forth the concept of natural childhood and takes into consideration some topical features of children living in cities, supporting a return to and unstructured planning and design of open spaces.

By showing European and US examples, the author stresses the need for outlining environments where children can observe and become familiar with nature's rhythms and processes.

Uno dei dieci videogiochi per bambini più venduti negli Stati Uniti si chiama "The Backyard" (Il prato dietro casa). Esso consente ai bambini di sperimentare ed esplorare la natura nel giardino di casa per mezzo di simulazioni tramite computer: i ragazzini possono scavare, rilevare ed esplorare l'ambiente esterno senza lasciare la sicurezza e le comodità della casa.

Sfortunatamente in molte parti del mondo moderno, questa è proprio la situazione in cui si trova l'infanzia: una situazione di prigionia e di negazione, in cui i genitori chiudono i bambini in casa per timore dei rapimenti, degli estranei, del traffico; questo accade nelle grandi città e nelle zone suburbane e, anche se in minor misura, nei paesi e nelle zone rurali. Di conseguenza, i bambini sono assai meno collegati con l'ambiente esterno, ed in particolare con la natura e i processi naturali, di quanto non lo siano mai stati in passato.

Cosa possono fare gli urbanisti ed i progettisti per aiutare i bambini a vivere la propria infanzia? Quali principi e quali metodi di pianificazione sono utili per rendere le città dei luoghi migliori per i bambini? In un libro sulla cultura dell'infanzia al quale ho lavorato, ho esaminato in quali modi sia possibile ristabilire un'"infanzia naturalistica", in cui i bambini riacquistino il controllo del proprio tempo e delle proprie esperienze. In questo articolo prendo in considerazione alcune realtà attuali dell'infanzia nelle città per sostenere la necessità di un ritorno ad un'infanzia centrata sul bambino, in cui la natura e gli spazi non strutturati rappresentino di nuovo un punto focale della loro vita. Ritengo che le città possano offrire ai bambini e agli adolescenti delle ottime occasioni di contatto e di osservazione della natura. Alcuni esempi di pianificazione urbanistica, sia in Europa che negli Stati Uniti, hanno dimostrato che è possibile creare dei luoghi naturalistici. In questo articolo ne cito brevemente tre: un terreno di gioco di un quartiere, un cortile scolastico ed un parco naturale, tutti ispirati al tentativo di ricollegare i bambini con l'ambiente naturale.

L'infanzia perduta

Da circa vent'anni chiedo ai miei studenti di progettazione di disegnare delle mappe dei luoghi preferiti della loro infanzia. Nella stragrande maggioranza dei casi, il ricordo più forte e più caro è legato ad aree non strutturate; per esempio aree inutilizzate, brevi tratti di terreno naturale, o luoghi scoperti per caso. Negli ultimi anni ho notato una preoccupante riduzione del numero delle aree naturali in favore di luoghi più strutturati ed al chiuso. Forse questo deriva dal fatto che i bambini di oggi hanno meno tempo libero e meno attività non organizzate e dedicano molto più tempo di una volta agli sport, alla scuola o ai giochi al chiuso, ai videogiochi ed alla televisione. Anche se forse questo non è il caso di tutti i bambini americani, la maggioranza cresce senza quelle possibilità di gioco libero e non organizzato di cui hanno beneficiato i loro genitori.

Ritengo che il termine che meglio caratterizza l'attuale condizione dell'infanzia sia quello di "infanzia imprigionata", (1) perché stiamo negando ai bambini il loro fondamentale diritto all'infanzia. In qualità di genitori, insegnanti, e anche di urbanisti e di architetti dell'ambiente, stiamo progettando, controllando e organizzando troppo la vita dei nostri bambini. Nell'ansia di migliorarne la vita, li abbiamo fatti troppo somiglianti a noi: ultra-programmati, ultra-impegnati, ultra-stressati e sottovalutati. Il tempo del bambino non gli appartiene più: è diventato una complessa ragnatela di impegni, attività e luoghi accuratamente e perfettamente programmati da una massa di adulti di cui fanno parte genitori, insegnanti, allenatori, insegnanti di musica, autisti e guardie del corpo. Il costo sociale e psicologico dell'infanzia negata è alto, come dimostrano molti studi empirici.

Contemporaneamente, le città e gli spazi consentiti ai bambini sono diventati più strutturati e curati. Le città moderne e gli adulti che le hanno create si sono affrettati a riempire e a rifinire gli spazi non lasciando ai bambini la possi-

Le condizioni esistenti del cortile interno della scuola di Harlem. Un'infanzia imprigionata



bilità di farli propri. Eppure, sappiamo bene che *molti dei luoghi più significativi per i bambini sono proprio quelli che si costruiscono da soli.*

Infanzia naturalistica e città per l'infanzia

Al posto dell'infanzia imprigionata suggerisco un'"infanzia naturalistica", nella quale i nostri bambini possano avere maggiori contatti con la natura, gestire più autonomamente le proprie azioni, usufruire di spazi più adatti al gioco, che sentano propri, in modo che il tempo dell'infanzia torni ad essere incentrato sul bambino e da questi gestito (2). L'intento è quello di restituire ai bambini l'infanzia, che deve riacquistare la propria ricchezza ed identità piena di esperienze importanti. Non è un sogno nostalgico, ma una concezione dell'infanzia basata sulla realtà del nostro tempo e sulle possibilità che esso offre.

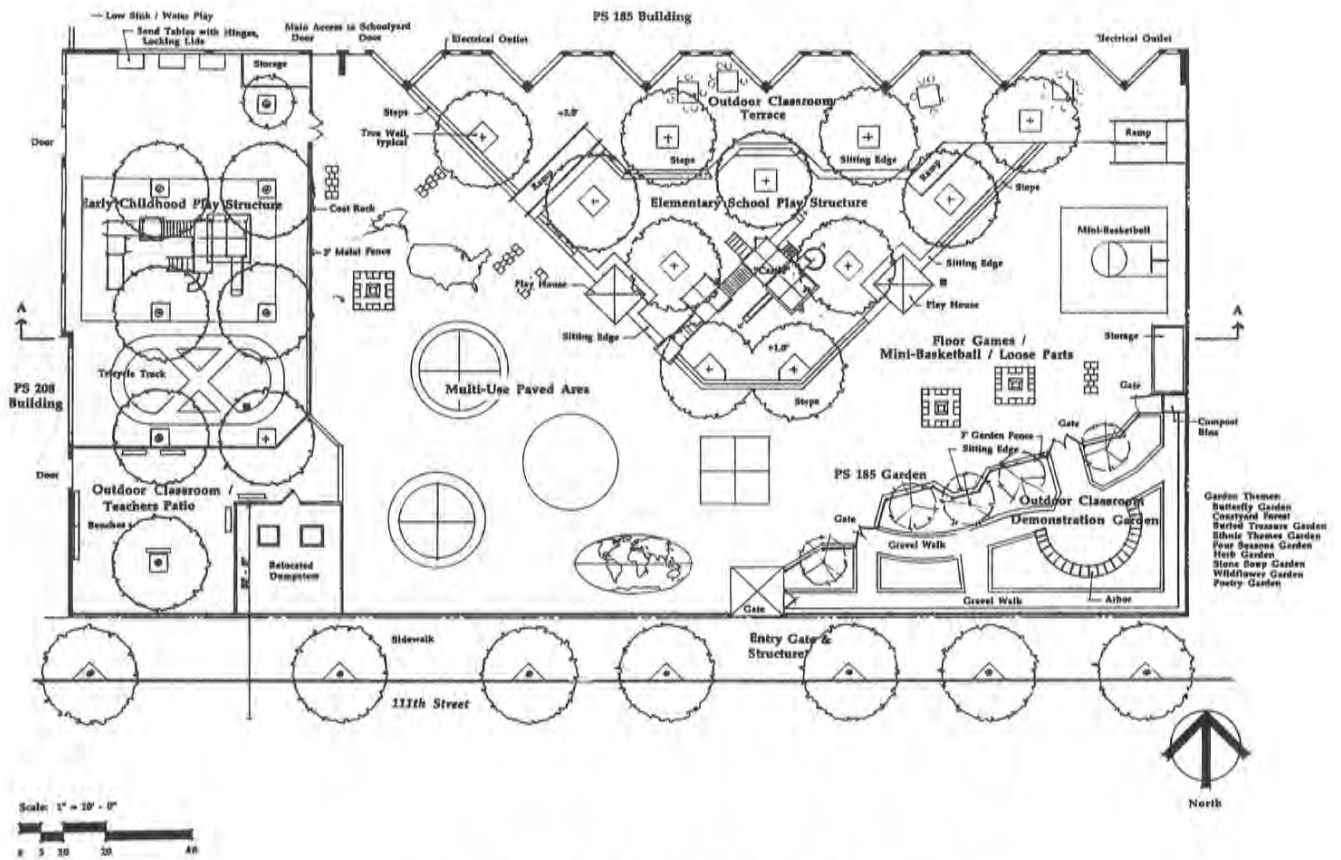
I luoghi per un'infanzia naturalistica potrebbero essere un'area inutilizzata trasformata in prato o in orto, un ruscello o un fosso di drenaggio, o un nascondiglio segreto. Si potrebbero trasformare le aree urbane in cui abitano i bambini in ambienti meno strutturati e più naturali. Considero questi luoghi e le esperienze che in essi fanno i bambini, come delle pietre miliari di un'infanzia sana e dinamica.

L'importanza di un'infanzia naturalistica nello sviluppo umano è stata ben documentata da molti scrittori e studiosi

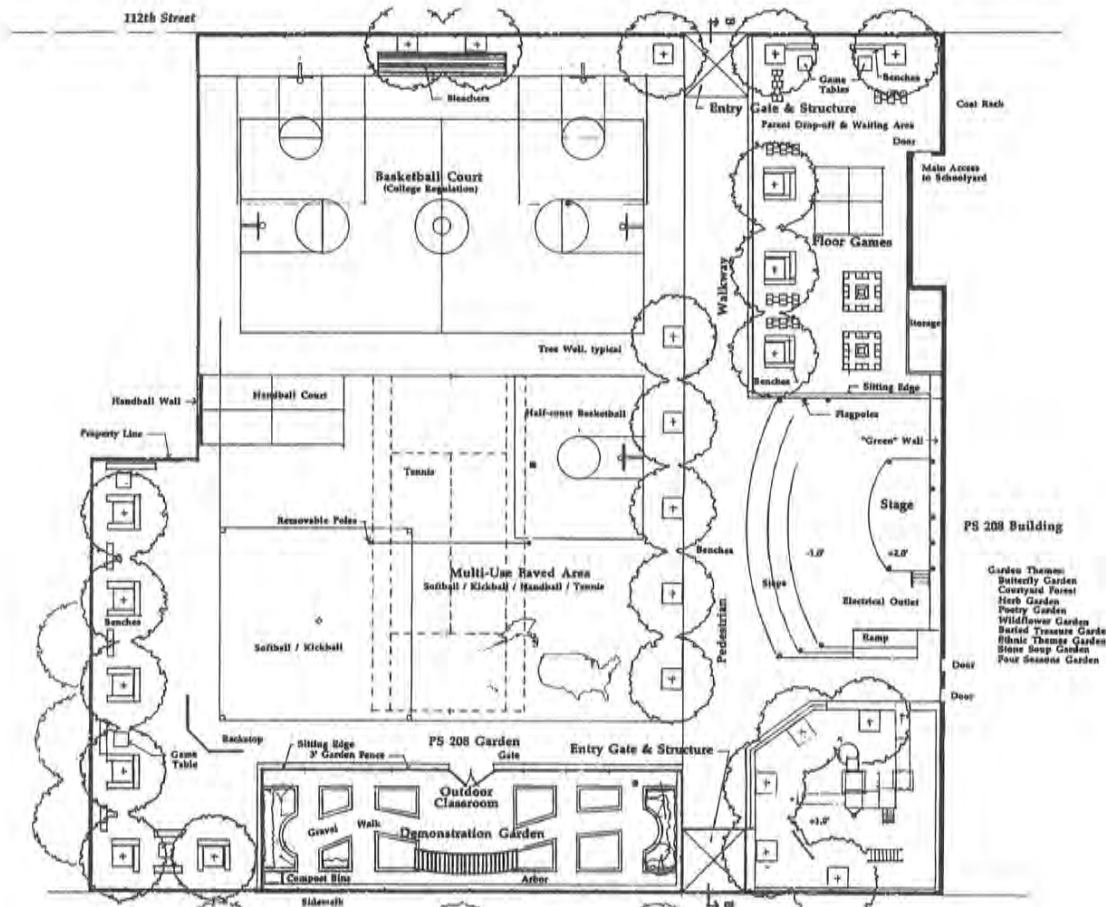
quali Bruno Bettelheim, Edith Cobb, Robert Coles e Jean Piaget; tutti individuano l'ambiente fisico come parte importante dello sviluppo del bambino (3). Essi, ed altri, hanno avanzato delle teorie ben fondate e comprovate sull'importanza che un'infanzia sana riveste affinché l'individuo diventi un adulto equilibrato e membro produttivo della società. Si è scoperto che le attività, quali il gioco e la fantasia, praticate nell'infanzia contribuiscono direttamente allo sviluppo conoscitivo ed intellettuale del bambino.

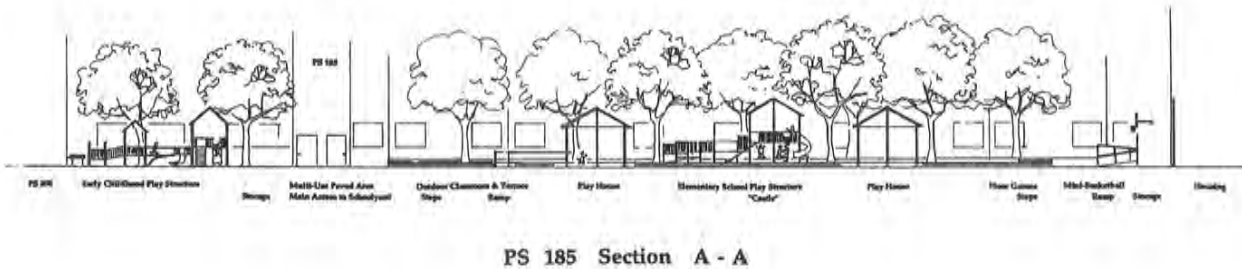
I luoghi per un'infanzia "naturalistica"

Quale tipo di luoghi devono essere pianificati e progettati nelle città che desiderano favorire un'infanzia naturalistica? Tre casi, due dei quali progettati dall'autore in collaborazione con dei bambini, illustrano il ruolo che progettazione e pianificazione urbanistica rivestono nel creare dei luoghi naturalistici per bambini: l'Harlem Demonstration Schoolyards Project (a New York City), il Camley Street Nature Park nel centro di Londra, ed il Village Homes Playground a Davis, California. I progetti suggeriscono alcune soluzioni che gli urbanisti, lavorando insieme con i bambini, con i genitori e con le autorità cittadine, potrebbero prendere in considerazione per trasformare le città in ambienti sani per i bambini.

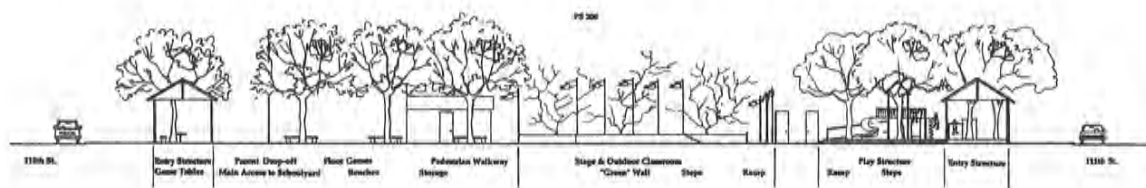


*Progetto dimostrativo della sistemazione a terra del cortile.
(Architetto paesaggista Mark Francis, CoDesign inc., con il Children's Environments Research Group)*





PS 185 Section A - A



PS 208 Section B - B

Harlem Demonstration Schoolyards Project, New York City

Situati a Manhattan, a due isolati dal confine nord di Central Park, questi due cortili scolastici sono esempi tipici di numerose aree degradate, asfaltate e circondate da catene, recinzioni e cancelli. Nel corso di una delle mie prime visite, il ragazzo e la ragazza che mi accompagnavano a fare un giro d'esplorazione della zona mi hanno mostrato le fiale di crack abbandonate sul terreno. I ragazzi, i loro insegnanti ed i genitori speravano che il cortile della scuola potesse essere trasformato in modo tale da renderlo un esempio di come sia possibile applicare una nuova concezione della natura, del gioco e dell'apprendimento.

Il quartiere di Harlem offre un ambiente ricco di possibilità per i bambini. Una ricerca del 1994 su quello che i bambini della quinta elementare della Scuola Pubblica 208 pensavano del loro quartiere, ha rivelato che i luoghi preferiti erano le case degli amici, i negozi, i centri del dopo scuola e i parchi⁽⁴⁾ poiché in quei posti i bambini si sentivano più liberi e più responsabili. I problemi più importanti furono identificati nella droga, nei topi e nella violenza. Lo studio rivela l'esistenza di un nesso diretto tra lo stato di degrado della zona ed il contatto quotidiano dei bambini con la violenza e la droga.

Nel 1991 Roger Hart ed il Children's

Environment Research Group della City University di New York mi chiesero di elaborare un piano generale per i due campi di gioco scolastici. Il progetto nacque da un'accurata e vasta ricerca durata diversi anni ed un iter progettuale condotto da Hart e dal CERG con la massiccia partecipazione di bambini e di adulti⁽⁵⁾.

Il progetto definitivo dei due campi di gioco, attualmente in costruzione, comprende numerose zone polivalenti per attività diverse. Uno dei due campi di gioco ha zone pavimentate per giochi con la palla ed altri sport. Nei pressi c'è un palcoscenico per incontri ed eventi all'aperto, un passaggio pedonale di collegamento tra il campo di gioco scolastico e le strade vicine e con una nuova area di gioco. Una delle caratteristiche principali dei campi da gioco sono i giardini con panchine, vasche rialzate per piantare fiori ed un'area per le lezioni all'aperto. Sono previsti ampi contenitori per riporre gli oggetti sfusi — palle, pezzi di materiali da costruzione e di stoffa, ecc. — da usarsi per giochi non programmati né guidati. Quando saranno completati, i due campi potranno essere usati anche dalla comunità, di sera e nei fine settimana.

Camley Street Nature Park, Londra

Definito il miglior esempio inglese di "un'area di creazione dell'habitat urbano", Camley Street Nature Park è stato inaugurato nel 1975 ed è quindi uno

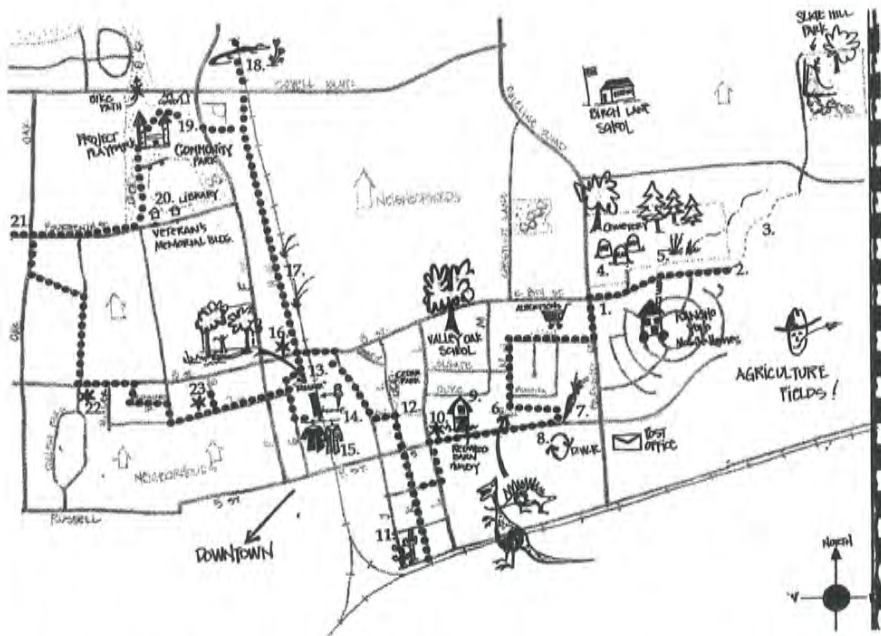
dei più vecchi esempi del genere in Inghilterra. Per arrivare al parco, si attraversa una zona degradata, in cui le strade sono fiancheggiate da cisterne industriali e aree inutilizzate piene di immondizie, il tutto a poca distanza dalla stazione ferroviaria di Kings Cross, e si pensa veramente di avere sbagliato strada. Ma al termine del muro di mattoni di Camley Street c'è un piccolo cartello e l'ingresso del parco.

Il contrasto fra il paesaggio industriale ed il parco naturalistico è immediato. La vegetazione e la fauna ornitologica sono abbondanti. Vicino al cancello sorge l'edificio con le aule, che ospita alcune mostre oltre ad una sala comune per tutte le classi scolastiche. Oltre l'edificio c'è uno stagno con fauna protetta, ed un sentiero che curva a sinistra. Vi sono numerosi esemplari di piante e di uccelli.

Dopo avere visitato il parco, ho parlato con il responsabile dell'area per avere maggiori informazioni sull'uso che si fa dell'area in questione. Il parco non è situato nei pressi di quartieri d'abitazione e i piccoli visitatori vi si recano con gite organizzate dalle scuole locali, in autobus; in sostanza, il parco è un'aula all'aperto. Non mancano i visitatori regolari: ragazzini che lo visitano abitualmente arrivandoci da soli. È adiacente ad un canale locale che serve da viale urbano alberato dove i cittadini vanno a passeggiare o a pescare.

L'area è stata trasformata in riserva protetta con la partecipazione dei bam-

Mappa dei luoghi significativi per i bambini



bini e della comunità. Il parco ha un centro visitatori, un edificio con aule per le attività, ed un insegnante a tempo pieno per i numerosi gruppi in visita. L'insegnante ed i lavoratori in loco sono coadiuvati da volontari della comunità competenti in ecologia, nella protezione della fauna e nel dirigere i giochi dei bambini. La zona a verde ha un boschetto, uno stagno ed un acquitrino artificiale. Non è facile immaginare quest'area quale era in precedenza: un deposito di carbone.

Il Camley Street Park è ancora una zona strettamente controllata e gestita da adulti. Ma una volta al suo interno, i bambini sono liberi di esplorare e di fantasticare sui processi della natura. Se ogni quartiere avesse delle aree naturali, forse luoghi come Camley Street Nature Park non sarebbero necessari, ma fino a quel momento, esso svolge un importante ruolo di area naturalistica.

Village Homes Playgrounds Davis, California

Nel 1981, i genitori di questo quartiere progettato in modo ecologico, richiesero assistenza nella progettazione del loro nuovo terreno di gioco (8). Da oltre un anno un gruppo di genitori raccoglie-

va fondi e organizzava riunioni per discutere della cosa, ma avevano bisogno di una specializzazione professionale per trasformare le loro idee in un progetto fattibile.

Il progetto fu intrapreso a certe condizioni che si rivelarono fondamentali per la buona riuscita del piano. Innanzitutto, fu chiesto al cliente di approvare una prima ricerca sull'intera comunità, poiché fu ritenuto importante che il progetto rispettasse le abitudini e le preferenze già esistenti nel Village Homes Neighborhood. In secondo luogo, fu chiesta la partecipazione sia dei bambini che degli adulti; i genitori accettarono, ad una condizione: desideravano che la costruzione cominciasse entro pochi mesi dall'inizio della ricerca, e dal processo di progettazione.

Village Homes era l'ideale per il coinvolgimento di genitori e di bambini nella progettazione di un'area di gioco naturalistica. Conosciuta a livello internazionale come comunità solare modello, il quartiere era stato progettato con la continua e diretta partecipazione della comunità. Molte aree comuni e cinture verdi erano state progettate e costruite dai residenti, che ora desideravano che il terreno di gioco venisse realizzato con il medesimo spirito di partecipazione, in

modo che il prodotto finale rispettasse le richieste e le idee di tutti gli abitanti della zona.

L'iter progettuale contemplava varie fasi: innanzitutto, per fornire informazioni per la programmazione del progetto, la ricerca indagò sull'uso che facevano i bambini degli spazi aperti, su quali zone del quartiere preferivano, e su come immaginavano e cosa si aspettavano, sia i bambini che i genitori, dal terreno di gioco. Il nostro approccio ricalcava le linee di un precedente studio simile di Roger Harth e di Robin Moore. Per poter rispettare la richiesta avanzata dai residenti di iniziare i lavori in una data assai prossima, questa fase doveva essere completata in due settimane.

Per valutare l'attività dei bambini, ne fu osservato il comportamento per una settimana, in tutto il quartiere. Fu usata una mappatura comportamentale assai semplice e furono annotate le attività che venivano svolte, l'età, il sesso, e gli attrezzi che venivano usati. Tutte le informazioni così raccolte, furono poi riassunte su delle mappe che indicavano i luoghi preferiti dai bambini per il gioco nonché i luoghi ove venivano svolte altre attività. Quelle mappe si dimostrarono molto utili nel corso della progettazione, perché indicavano quali era-

*Il piccolo stagno per gli animali selvatici
nel parco naturale
di Camley Street, Londra*



*Bambini che usano e allo stesso tempo
aiutano a costruire il campo da gioco
delle Village Homes a Davis, California*

no le attività preferite all'interno della comunità.

Infine, il gruppo incaricato della progettazione e della ricerca lavorò con 41 bambini della comunità, coinvolgendoli direttamente nell'iter progettuale. Dopo avere conquistato la fiducia dei piccoli fu usato un metodo, assai semplice, per catturarne le idee progettuali: fu chiesto loro di guidare i ricercatori a vedere i luoghi che preferivano, di indicare quali aree prediligevano. Ne risultò, per fare un esempio, che uno dei luoghi preferiti era un cantiere edile situato a nord del quartiere, dove i bambini raccoglievano pezzetti di materiali per costruire delle "case" nelle aree libere. Questo elemento si è rivelato importante nella progettazione perché indicava che i bambini desideravano costruire. Un altro metodo che diede buoni risultati fu quello di chiedere ai bambini raccolti attorno alla piscina della comunità di tracciare il progetto di un'area di gioco "ideale" su un grande pezzo di carta da giornale "srotolato" sul passaggio attorno alla piscina.

Dal momento che i bambini non erano i soli utenti del terreno da gioco fu richiesto anche l'intervento di genitori e di altri residenti della comunità. Qui furono seguiti altri metodi. Per esempio

furono intervistati i residenti del Village Homes, ciò che si rivelò utile per aprire una discussione con i genitori sulle loro idee e sui loro interessi principali. Inoltre fu consegnato a tutte le 175 unità abitative della comunità un questionario che elencava una serie di semplici domande di tipo demografico; per esempio quanti bambini avevano, che tipo di progetto avrebbero preferito, quali particolari di progettazione e quali materiali preferivano. In tal modo, tutta la comunità fu informata del progetto, ed ognuno poté comunicare le proprie preferenze.

I risultati della ricerca furono riassunti in un unico rapporto, che divenne la base del programma progettuale e dei progetti alternativi. A sei settimane dall'inizio della progettazione, 100 residenti della comunità (compresi genitori e bambini) si incontrarono per una revisione delle alternative progettuali; se non fossero stati coinvolti fin dall'inizio nel progetto e nella ricerca, probabilmente non avrebbero partecipato in tanti. La risposta ai progetti fu positiva e fu chiesto di iniziare al più presto la costruzione. Venne perciò tenuto un ulteriore incontro per decidere un programma di priorità.

Questo approccio progettuale diver-

samente dai metodi più tradizionali, non finisce qui, ma prosegue nella fase della realizzazione e della valutazione. Dato che il progetto doveva essere costruito dai residenti stessi, furono preparati elenchi di materiali, preventivi di spesa e altri dettagli. L'area fu liberata e adattata da Michael Corbett, progettista e costruttore del Village Homes. Un sabato, fu organizzata una festa di avvio dei lavori, con tanto di gruppo musicale rock, rinfreschi e giornalisti.

Fu data la precedenza a quei programmi di lavoro che potevano essere terminati in breve tempo, tra i quali uno scivolo fatto con rulli trasportatori, una piattaforma per il traino di carrettini, automobiline, ecc. Nel corso dell'estate, di sera e nei giorni di sabato, i residenti organizzarono molte "feste di lavoro" per procedere coi lavori. Fu completato un fortino sui rami di un albero e attorno nacque un'area informale per le costruzioni dei bambini. I gruppi di lavoro piantarono alberi, e costruirono sistemi di irrigazione, lungo un'area con scivoli e di gioco per bambini più piccoli. Sia gli adulti che i bambini hanno continuato a fare aggiunte al terreno da gioco, e tra queste vi è un bosco di sequoie, un canale di drenaggio ed un'area di gioco per i bambini più piccoli. Il terreno

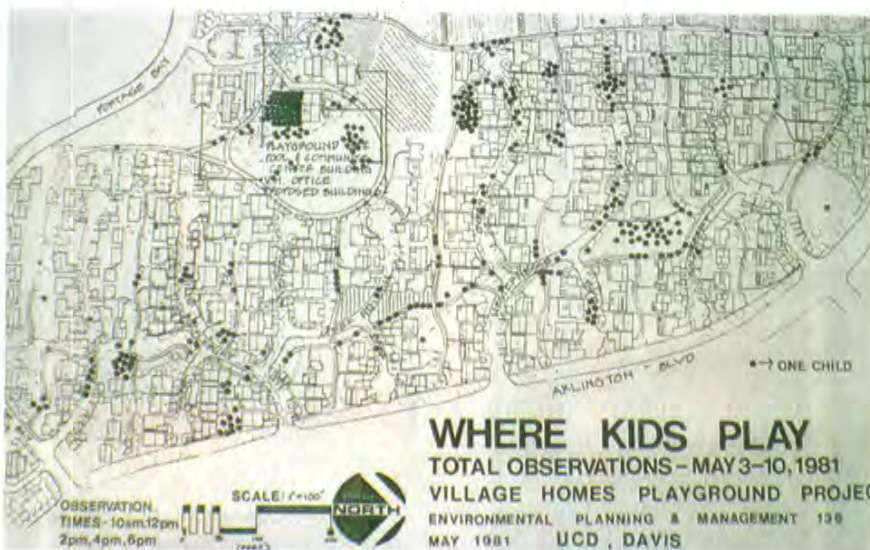


Foto di Mark Davis

di gioco che esiste oggi è uno spazio ludico attivamente usato dalla comunità.

Principi di progettazione e pianificazione per un'infanzia naturalistica

Sulla base di questi pochi esempi, è possibile suggerire alcuni principi di pianificazione utili affinché i professionisti, le autorità cittadine ed i bambini lavorino assieme per creare delle aree più naturali nelle loro comunità. Utilizzare congiuntamente queste idee può servire a rendere le città più abitabili per i bambini.

I pianificatori dovrebbero coinvolgere i bambini nella ricerca e nella "mappatura" delle loro comunità, curando particolarmente l'identificazione di luoghi naturali e non costruiti già esistenti o potenziali. Tutti i piani regolatori dovrebbero comprendere anche un piano dei luoghi naturali.

Per quanto possibile, si dovrebbero sempre programmare degli elementi naturali nei progetti delle zone abitate o usate dai bambini, quali ad esempio i quartieri, i giardini, le aree libere, le scuole, le aree d'attesa del sistema del trasporto, ecc. Gli elementi naturali dovrebbero comprendere il verde, il drenaggio naturale delle acque, degli habi-

tat per uccelli, pesci e fauna, luoghi dove i bambini possano "costruire" e giocare con la terra.

I progettisti dovrebbero sempre prevedere nelle città degli spazi per i bambini con delle qualità di "selvaticità" e di "incompletezza".

Ogni comunità dovrebbe prevedere un piano del sistema del verde lasciando ai bambini il compito di indicare come potrebbero essere collegati gli spazi in una trama continua di giardini, strade e zone naturali a loro accessibili.

I bambini ed adolescenti devono essere coinvolti nella gestione delle zone che usano. I consigli zonali di gestione sono un esempio di come sia possibile sviluppare nei bambini il senso di proprietà dei luoghi che usano.

I genitori, gli insegnanti ed i funzionari pubblici dovrebbero essere istruiti sull'importanza che riveste l'attività non strutturata per i bambini che vivono in città. Un sistema per farlo è quello di chiedere ai bambini di guidare gli adulti a visitare i luoghi cittadini che usano e che preferiscono.

Per concludere, la pianificazione è molto importante per rendere le città ambienti sani per i bambini. Si deve ricordare che i luoghi che sono "buoni" per i piccoli lo sono anche per gli adolescenti e per gli adulti. Ma la semplice creazione e conservazione di questi spa-

zi potrebbe non essere sufficiente: si dovrebbero anche educare i genitori a comprendere l'importanza fondamentale che i luoghi naturalistici e non strutturati rivestono per i bambini, perché sono proprio questi i luoghi della conoscenza e dell'esperienza, i luoghi dove si sviluppa e si nutre l'infanzia.

Note

- 1 Questo articolo si basa su di un libro in lavorazione intitolato "The Childhood of Imprisonment: restoring Childhood in America". L'autore sollecita l'invio di opinioni sulle idee qui esposte. L'indirizzo è Department of Environmental Design, University of California, Davis CA 95616, USA.
- 2 Un ottimo libro sull'importanza della natura nel periodo dell'infanzia è G.P. NABHAN e STEPHEN TRIMBLE, *The Geography of Childhood: Why Children Need Natural Places*. Boston, Beacon Press, 1994.
- 3 Ad esempio è BRUNO BETTELHEIM, *A Good Enough Parent*. New York, Knopf, 1987; EDITH COBB, *The Ecology of Imagination in Childhood*, New York, Columbia University Press, 1976; ROBERT COLES, *Children of Crisis*, New York, Delta, 1964 e JEAN PIAGET, *The Child's Conception of Space*, New York, Norton, 1966.
- 4 "Harlem's Children View their Neighborhoods", in A. SEIDEL, ed. *Proceedings of the Environmental Design Research Association*, Oklahoma City, Edra, 1994.
- 5 Per ulteriori informazioni v. "A Demonstration Program and International Design Competition for Community Schoolyards", *Children's Environments* 9, 2:65-82, 1992.
- 6 Per esempi di un approccio di questo tipo da essere applicato ad altre città v. *City Safaris: A Sierra Club Explorers Guide to Urban Adventures for Grownups and Children*, San Francisco, Sierra Club Books. V. anche BRIAN GOODEY, "Towards New Perceptions of the Environment: Using the Town Trail" in D. APPELYARD, ed. *The Conservation of European Cities*, Cambridge, The MIT Press, 1979 per esempi di come questo approccio sia stato usato per educare all'ambiente urbano in Inghilterra.
- 7 È possibile mettersi in contatto con Nearby Nature al seguente indirizzo: P.O. Box 3678, Eugene, OR 97403, USA.
- 8 Per ulteriori informazioni vedi STEPHEN CARR, MARK FRANCIS, LEANNE RIVLIN e ANDREW STONE, *Public Space*, New York, Cambridge University Press, 1992 e MARK FRANCIS, "Negotiating Between Children and Adult Design Values in Open Space Projects", *Design Studies*, 9:67-75, 1988.

Per una nuova definizione del concetto di gioco

Michael Leccese

Ridefinire gli spazi di gioco significa disegnare luoghi in cui i bambini possano recitare, inventare giochi, avere un rapporto con l'acqua e soprattutto permettere un rapporto di interscambio e incoraggiare anche l'azione attiva degli adulti. Il gioco che si può mettere in atto in luoghi pensati progettualmente incompiuti, in cui è possibile avere un rapporto con la natura e sviluppare azioni ed esperienze manuali (orti e spazi verdi flessibili), fornisce l'opportunità di completare l'azione fisica e ricreativa con quella educativa e di apprendimento. Le zone gioco ricavate nella natura risultano, inoltre, molto più sicure, offrendo spesso la migliore incolumità di utilizzo durante ogni tipo di funzione. Difficile, invece, appare sostenere la concorrenza con l'ammiccante macchina di immagini e desideri creata dai parchi attrezzati offerti dall'industria del divertimento, che tendono progressivamente a sostituire i giochi esplorativi all'aria aperta con parchi a tema fortemente strutturati affollati di videogiochi, pronti a ricostruire nel chiuso del privato una variatissima realtà virtuale.

Redefining play areas means planning places where children can perform, devise games, become familiar with water. The primary goal should above all be to allow an exchange with and an encouragement to adults to get involved. Places that are planned as unfinished will foster a full relationship with nature and the development of manual works and experiences (gardens and flexible green areas). Games can be played in such spaces that will permit physical and recreational activities to be supplemented with educational, and learning opportunities. The play areas derived from nature are, moreover, much safer during any of their functions.

It is nevertheless very difficult to compete with the appealing apparatus of images and desires represented by the equipped play areas proposed by the entertainment industry. They tend to gradually replace explorative games in the open with heavily structured theme parks, crowded with videogames, and ready to recreate in a private, closed reality, a much varied virtual reality.

“Se si chiede ad un bambino di città di otto anni qual è il suo posto preferito per giocare, spesso indicherà un luogo chiuso” dice Susan Goltsman dell'ASLA. “Ho conosciuto dodicenni che non hanno mai costruito un fortino o un luogo speciale, segreto, e lo trovo spaventoso”.

Goltsman, che con il suo studio MIG Inc. di Berkeley è tra gli innovatori per quel che riguarda la progettualità per i bambini, sottolinea l'importanza del gioco: “Non c'è differenza tra gioco e apprendimento. Quanto un adulto sente la parola 'gioco' pensa a qualcosa di frivolo e divertente. Spesso il gioco è un'esperienza faticosa perché attraverso il

gioco si impara chi si è nei confronti del mondo — una serie completa di tecniche di sopravvivenza”.

Goltsman prese parte ad un gruppo di lavoro nel Golden Gate Park di San Francisco per una valutazione critica di una zona per il gioco molto decantata: *A Playground for All Children* (Un campo giochi per tutti i bambini) progettata nel 1988 da David Pierce, ora scomparso. Il posto si trova a fianco di una giostra restaurata e di una lapide che commemora il primo campo giochi pubblico di tutti gli Stati Uniti. Si tratta di un ampio spazio multicolore con scivoli, intelaiature a castello a forma di prisma e strumenti a percussione saldati al

suolo. La zona sopraelevata consente anche ai bambini paraplegici e tetraplegici di raggiungere gli scivoli su cui si divertono gli altri bambini.

Non c'erano bambini a causa delle forti piogge primaverili e il gruppo non poté osservare il luogo in funzione, ma i partecipanti procedettero ad una valutazione critica incisiva dell'area giochi e di altre zone di gioco progettate da architetti paesaggisti.

“È deludente pensare che l'ha progettato un architetto paesaggista” dice Goltsman. “È solo un pezzo di architettura che non riguarda la forma del terreno, le piante o la natura. Non capisco perché gli adulti ritengano necessario creare questi ingombranti apparati di arrampicata per far giocare i bambini, che hanno ben poco a che vedere con ciò di cui i bambini hanno bisogno per crescere e diventare essere umani sani”.

“Impone una modalità d'uso prestabilita, cioè l'arrampicata” dice Mark Rios dell'ASLA, direttore della Rios Associates di Los Angeles “ma esercitare le capacità fisiche su strutture per arrampicarsi copre solo il 10% di tutta l'attività che si svolge in un campo giochi. Abbiamo bisogno di zone dove i bambini possano recitare, inventare giochi e divertimenti, ci vogliono zone d'acqua, insomma bisogna ampliare la definizione di area giochi”.

“Quando si osserva cosa succede in un campo giochi” aggiunge Goltsman “si vede che oltre il 50% dell'attività è fatta in interscambio, con i bambini che parlano e imparano a trattare fra di loro”.

“Questo parco giochi ritrae in modo abbastanza preciso la situazione dell'infanzia oggi” dice Mark Francis dell'ASLA. Francis insegna alla University of California di Davis ed è autore di *Childhood of Imprisonment*, sulla cultura dell'infanzia, dove sostiene che la vita nei sobborghi residenziali costringe i bambini ad attività strutturate privandoli del gioco “naturalistico” creativo in posti come ruscelli e campi abbandonati. “Uno dei problemi è che gli adulti si annoiano in campi gioco come questi: ci sono pochi posti dove gli adulti sono inco-

raggiati ad interagire con il bambino. Non dico che non sia un luogo di apprendimento ma le possibilità di apprendimento sono limitate a paragone di luoghi più naturali.

In quanto progettisti, dobbiamo andare oltre il campo giochi, dobbiamo inserire la possibilità di attività non strutturate nei nostri programmi progettuali e di gestione. Un esempio è dato dagli orti per bambini che si possono realizzare sia a casa che a scuola. La responsabilità manuale implicita nel coltivare le piante è la chiave per comprendere che queste cose cambiano la vita dei bambini, che sono quasi completamente scollegati dalla natura e da esperienze naturali".

Joni Janecki dell'ASLA, direttore della Joni L. Janecki Associazione di Santa Cruz intervienne: "Mi occupo di un programma interattivo a Salinas, California, che si chiama *Return of the Natives* (dal titolo di un famoso romanzo di Thomas Hardy, autore del XIX secolo, prima architetto e poi romanziere. *NdT*) e serve agli educatori per insegnare ai bambini quello che devono imparare sulle piante del luogo e sugli ecosistemi. Dentro c'è di tutto: dalla raccolta dei semi allo sviluppo della capacità di osservazione. Lo scopo è di trasformare i cortili delle scuole, mediante questi "laboratori", in campo giochi istruttivi, completati da attività fisica e di studio. Non si tratterà solo di un ambiente delimitato da una struttura metallica".

Jennifer O'Connor è un architetto paesaggista del Dipartimento dei lavori pubblici di San Francisco e difende *A Playground for All Children*: "L'intento era di offrire una struttura per il gioco all'interno del campo giochi a cui ogni bambino potesse accedere per divertirsi e giocare con gli altri bambini. La struttura è un punto centrale pieno di colore, il labirinto di gallerie e scivoli stimola sia i bambini che i genitori. Nel Golden Gate Park esistono altre possibilità per alcuni dei giochi che avete citato: questa struttura ricreativa funziona bene e a quanto pare soddisfa molte delle necessità dei bambini".

"Se si piazza una panchina, la gente

ci si siederà" risponde Goltsman "se lì si mette qualcosa, certamente i bambini la useranno. Ma "quanto" si usa una cosa è una dimostrazione limitata di successo, abbiamo bisogno di un più ampio ventaglio di parametri di valutazione oltre al fatto che i bambini ci si affollino sopra".

Il dibattito passò poi ai mezzi che gli architetti paesaggisti possono utilizzare per creare aree di gioco migliori. Tra le proposte avanzate:

Incoraggiare i bambini ad interagire con la natura. Rios cita un'area giochi che il suo studio ha progettato per l'MCA/Universal Child Care Center di Los Angeles che "affianca all'arrampicamento e al movimento luoghi dove recitare, occuparsi delle piante e svolgere piccole attività di gruppo; un sistema di giochi d'acqua utilizza il pendio per far fluire l'acqua a cascatelle, creando un percorso per far passare i bambini da un'attività all'altra".

Consentire la flessibilità. Il gruppo era a favore di campi giochi con meno strutture prefabbricate, sul genere di quelli progettati da un precursore, l'architetto paesaggista danese C. T. Sorensen nel suo libro *Open Spaces for Town and Country* (1981) e il suo *Emdrup Adventure Playground* degli anni Trenta. Sorensen aveva osservato che i bambini preferivano giocare con i mattoni, i pezzi di legna e la sabbia nei cantieri edili piuttosto che con le "attrezzature ben progettate dei campi giochi" nei parchi. Negli Adventure Playgrounds ispirati a Sorensen, soprattutto in Europa e in Giappone, i bambini, guidati da un istruttore esperto, costruiscono casette dove giocare, coltivano orticelli e si accupano perfino di animali.

"Gli ambienti destinati al gioco dei bambini dovrebbero essere assolutamente incompiuti" dice Goltsman, "dovrebbero mutare in continuazione, a seconda del gruppo di bambini che arriva e che li rende diversi per il gruppo che arriverà dopo di loro. Ma di questo la maggior parte dei direttori di parchi non si occupa, perché vogliono che tutto sia pulito mentre al contrario, gli ambienti che vanno bene per i bambini sono di-

sordinati".

Francis cita l'Aspen Greenbelt di Davis, elaborato dal suo studio CoDesign, come esempio di "gioco naturalistico". I genitori continuavano a chiedere di aggiungere una costosa struttura ad una "spiaggia" per giocare che la CoDesign aveva ricavato da una fossa di scolo delle acque con "pezzi vari" di legno, rocce e piante del luogo. "I genitori vogliono sempre delle attrezzature per le aree ludiche" dice Francis "perché sono attratti dall'idea di scegliere su un catalogo le zone gioco più nuove e meglio strutturate". Eppure i bambini si accalcano sulla "spiaggia", annota Francis, mentre la struttura di gioco è molto meno affollata.

Comprendere spazi per il gioco in tutti i progetti. "In effetti le aree per il gioco fanno parte della vita civica" dice Rios. "Nei vasti spazi pubblici d'Europa è prevista la gente seduta ai tavolini a bere un caffè oltre ai bambini che saltano o giocano vicino alla fontana". Francis sottolinea comunque che gli esempi europei si situano in condizioni diverse da quelle esistenti negli Stati Uniti, compresi meno traffico e meno criminalità. *Cercare nuovi tipi di clienti.* "Dobbiamo ricominciare a interessarci delle nostre istituzioni perché è lì che si può agire" dice Francis "L'infanzia oggi si svolge nelle scuole e nei centri di assistenza diurni. È da molto tempo che non facciamo niente, professionalmente parlando, per l'ambiente scolastico".

Coinvolgere i bambini come "clienti". "Cioè passare un po' di tempo all'aperto con i bambini, interagire con loro e vedere cosa fanno" dice Janecki "Per esempio, durante un recente seminario/esercitazione tenuto nel corso di un weekend, abbiamo cominciato facendo una passeggiata, la sera, attraverso una zona boscosa piena di querce. Il giorno dopo abbiamo chiesto a genitori, bambini e insegnanti di fare un paragone tra il cortile della scuola e questa area naturale. Alla fine, ciascun gruppo ha avanzato proposte sui modi per inserire nella zona ricreativa della scuola orti, aree di concimazione e zone di gioco 'naturali'".

“Le loro idee, però, non vanno prese alla lettera” dice Goltsman riferendosi ai suoi esperimenti con i bambini. “Prenderanno a modello il film più recente per descrivere quello che vogliono. Quando era in programmazione *I predatori dell'arca perduta*, volevano quel tipo di ambientazione nelle loro zone di gioco. Non bisogna però che noi abdichiamo al nostro ruolo di progettisti: quello della progettazione partecipata è un retaggio negativo degli anni Sessanta. È nostro compito prendere queste idee e trasformarle in opzioni e proposte”.

Nel corso del Forum, il gruppo si cimentò con una serie di punti da affrontare nella creazione di zone di gioco migliori. Tra questi, la concorrenza da parte dell'industria del divertimento, tra cui i videogiochi (uno di questi, “Mr Backyard” — *Il Signor Prato dietro Casa* — è un sostituto virtuale dei giochi esplorativi all'aria aperta ed è un best-seller), i parchi a tema e le zone di gioco private al chiuso, del tipo di quelle collegate ai McDonald, “Leaps and Bounds” (Salti e rimbalzi).

Un altro punto da prendere in considerazione è la sicurezza: studi recenti rivelano che il 90% delle zone giochi negli USA presenta pericoli che causano 267.000 incidenti l'anno che richiedono le cure dei punti di pronto soccorso. Goltsman sostiene che le zone gioco naturali siano più sicure: “I rischi sono scarsissimi, dato che è molto difficile cadere dall'erba alta”. Francis allora racconta un aneddoto divertente, che controbatte questa ottimistica dichiarazione e trasmette appieno la sostanza della nostra società inquieta.

“Durante una lezione-laboratorio progettuale una ragazzina di dieci anni sollecitata a far correre la propria immaginazione, cominciò a descrivere “questo scivolo pieno di curve che comincia in cima a una collina e scende fino ad un laghetto”. Era una bellissima immagine e chiesi alla ragazzina: “Cosa faresti se dovessi cadere?”. Senza esitare, rispose “Ti denuncerei”.

Michael Leccese

Fino agli otto o nove anni ho trascorso quasi ogni pomeriggio in compagnia di mio nonno, andando a zonzo intorno a Central Park o lungo Riverside Drive. Queste passeggiate fornirono il background estetico della mia infanzia. Mio nonno era in grado di dirmi chi abitasse in quasi ognuno dei grandi palazzi lungo la Fifth Avenue o Riverside Drive. Spesso eravamo soliti sederci su una panchina davanti al viale ovest d'accesso a Central Park per guardare la consueta processione pomeridiana di limousine e carrozze impegnate in una sorta di carosello per tutto il parco, in cui il far mostra di sé e il prendere una boccata d'aria si mescolavano ... Mio nonno era in grado di riconoscere, talvolta aggiungendo brevi cenni di storia personale, quasi tutte le persone di un certo rilievo che passavano di là: gli Astors, i Venderbils, i Goetts e il resto dei Four Hundred, così come ricchi outsiders, come Russell Sage, che di solito guidava una surrey fuori moda con una cappotta ornata di frangia. (“Un taccagno”, disse una volta mio nonno di Sage. “Bada al centesimo; ma la Vecchia Signora è molto bella”) ...

... Queste escursioni mi fornirono le prime impressioni su quella parte di città che si estendeva oltre il mio quartiere ... Quando, a partire dal 1915, cominciai a passeggiare sistematicamente per ogni quartiere della mia città e le zone circostanti, osservandone la vita con i miei occhi, leggendo gli edifici come se fossero tante pagine di un libro, io non feci che continuare in solitudine quei primi girovagare ...

... Guardando indietro ora, posso vedere quanto profondamente le passeggiate con mio nonno abbiano influenzato la mia vita successiva; non meno, quanto esse furono importanti per controbilanciare l'angustia e la mancanza di originalità nel tipo di istruzione e nelle burocratiche routines della scuola elementare che frequentavo. Bambino passivo, timido, indebolito prima dei sette anni da una forma di morbillo prolungatasi oltre il consueto, seguito da una mastoidite e un lungo e violento attacco di pertosse, avrei potuto trovare la mia vita completamente inaridita dalle consuete esercitazioni accademiche, se non fosse stato per quegli sguardi furtivi in altre vite e altre vie, che queste passeggiate, sotto gli insegnamenti di mio nonno, mi avevano dato.

Lewis Mumford,
*Sketches from Life:
The Autobiography of Lewis Mumford,
The Early Years*
Dial Press, New York 1982,
pp. 13-24

Bambini disegnatore e progettisti

Jeff Bishop

Uno degli scopi principali dell'insegnamento del rispetto ambientale nelle scuole inglesi è quello di assicurare una migliore comprensione della progettazione e della pianificazione da parte del pubblico. Spesso lo si promuove sviluppando capacità critiche e di valutazione, in parte perché si ritiene che questo sia un ruolo adatto ad un pubblico più vasto, in parte perché si pensa che sia troppo difficile presentare ai bambini l'attività progettuale tridimensionale. Nel presente lavoro si sostiene che la partecipazione diretta alla progettazione sia fondamentale per la piena comprensione dell'architettura e della pianificazione che esistono metodi adatti per avvicinare bambini anche molto piccoli alla progettazione. Lo dimostrano i due progetti scolastici di ampio respiro qui descritti e si suggerisce poi che metodi di questo tipo sicuramente rivestono un ruolo importante per una maggiore partecipazione della collettività alla progettazione.

One of the main aims of environmental education in British schools is to ensure a fuller public understanding of design and planning. This is often taken forward by developing critical and appreciative skills, partly because this is felt to be an appropriate role for the wider public, partly because it is thought to be too difficult to introduce children to three dimensional design activity. "Paesaggio Urbano" argues that direct involvement in design is crucial to a full understanding of architecture and planning, and that methods exist to introduce even quite young children to design activity. This is demonstrated by a description of two major school projects and it is then suggested that similar methods have a role to play in wider community participation in design.

Da anni, molti di coloro che si occupano di insegnamento del rispetto ambientale esitano quanto si parla del coinvolgimento diretto dei bambini nella progettazione ambientale e nei problemi della pianificazione urbana.

Gli insegnanti che hanno deciso di "buttarsi" molto spesso lo fanno presentando la progettazione ai bambini come un esercizio di fantasia connesso ad un mondo ideale. Architetti e pianificatori se ne sono occupati come di un esercizio atto ad educare i futuri fruitori passivi (e, naturalmente, semperiternamente grati) dei loro prodotti.

Questo scritto sostiene che esistono dei metodi decisamente stimolanti e perfettamente accessibili per introdurre bambini anche molto piccoli a problemi di progettazione e pianificazione reali. Lo scopo non è quello di trasformare tutti in architetti. Il principio di base è che la gente può contribuire in modo informato, critico e costruttivo all'architettura, e fruirne altresì, solo se ha cognizione della natura del procedimento progettuale. Il che diventa poi fondamentale nel caso in cui si dovesse dar vita ad una cultura davvero comune dell'impegno verso una qualità ambientale.

Dove sbagliamo - e perché?

Tre sono le ragioni principali per cui si perde l'opportunità di coinvolgere i bambini nella sfida impegnativa della progettazione e della pianificazione. Per prima cosa, e non per colpa loro, gli insegnanti hanno scarsa, se non nessuna conoscenza né preparazione su come si fa disegno progettuale e pianificazione. Inoltre, la loro formazione tende a sottolineare l'apprendimento a scapito dello sviluppo dell'attitudine e della capacità di risolvere i problemi in modo creativo. Questa concezione si accompagna a quella degli architetti che considerano la progettazione un procedimento troppo complesso perché profani di qualunque età possano anche solo tentare di capirlo.

In secondo luogo, ci sono ragioni di professionalità. Mettere a disposizione dei bambini procedimenti aperti e a soluzioni variabili, in cui l'insegnante non rappresenta più il centro decisionale e il punto focale della conoscenza, è un atto molto provocatorio. Lo è anche per alcuni architetti e progettisti, dato che non ambiscono certo ad avere clienti e utenti che conoscano il loro linguaggio e che hanno elaborato capacità proprie che va al di là di una pura capacità di giudizio. L'ultimo gruppo di ragioni è però il più importante ed è di facile esposizione: dopo aver parlato con architetti ed insegnanti molto propensi ad andare avanti, è chiaro che quello che li trattiene è che non si rendono perfettamente conto di quello che i bambini sono in grado di produrre in termini di disegno progettuale e inoltre che non hanno a disposizione metodi semplici ed utilizzabili per aiutare i bambini impegnarsi direttamente nella progettazione.

Per mettersi in cammino

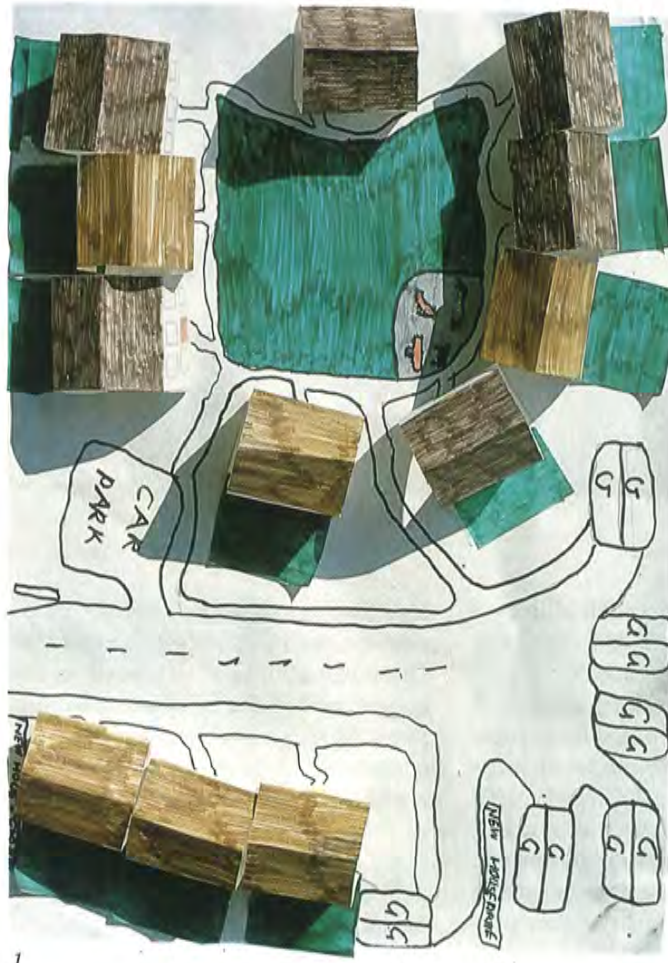
Quasi un trentennio di ricerca di alto livello sui bambini e l'ambiente dimostra che i bambini sanno valutare e prendere decisioni su molte più cose di quanto noi di solito pensiamo. Si possono utilizzare le ricerche fatte anche per

trarne alcuni metodi semplici per coinvolgere i bambini nell'ambito della realtà, anziché in casi di progettazione e pianificazione di fantasia.

Le ricerche dimostrano che gli insegnanti e i progettisti interessati commettono un errore tipico: è comprensibile, anche se errato che essi ritengano che il pensiero tridimensionale sia troppo complesso per i bambini e che quindi si debba iniziare con lavori bidimensionali. Sappiamo però dalle ricerche che la comprensione e le capacità operative tridimensionali dei bambini si sviluppano molto velocemente e precocemente, di certo prima della loro capacità di gestire una rappresentazione bidimensionale. Molti anni fa, da studente, elaborai un progetto in cui dimostravo che i bambini, già a tre anni, possono produrre modelli molto precisi della propria casa, se si forniscono loro gli elementi tridimensionali adatti. In questo caso il suggerimento era costituito da mattoncini: il bambino cominciava dal suo letto poi proseguiva modellando la parete adiacente, la porta, la finestra, il corridoio, altre stanze e così via.

Questo primo accorgimento introduce implicitamente il secondo. Infatti, come per qualunque altro tipo di educazione all'ambiente, per avere un suo valore il lavoro a tre dimensioni deve ispirarsi direttamente agli oggetti e agli spazi con cui il bambino ha dimestichezza. Quando un bambino raggiunge l'età scolare, la sua esperienza spaziale quasi sempre sarà maggiore di quanto ne sia richiesta per cimentarsi con la progettazione tridimensionale.

Il terzo accorgimento è quello di basarsi sull'esperienza spaziale acquisita collegandola ad altri apprendimenti linguistici, scientifici e matematici. Si vedrà che i bambini piccoli usano quella che il grande teorico Piaget definiva analisi "topologica" e cioè proprio il fondamento della comprensione di "zona delimitata", ordine e sequenzialità, che i buoni progettisti utilizzano per gestire e ordinare lo spazio. Si tratta quindi di trovare e utilizzare i metodi usati dal bambino per modellare e strutturare e ripresentarli poi a quel bambino come



Il "gioco delle case" ovvero la progettazione ambientale di un luogo ipotetico attuata dai bambini di una scuola elementare

base dei lavori di progettazione.

A questo punto, però, si passa ad un livello teorico complesso per cui forse è meglio prendere una scorciatoia e illustrare alcuni esempi dei principi utilizzati per porre le basi e sviluppare il lavoro nelle scuole. Dopo i due esempi che seguono, il presente saggio si concluderà con alcuni commenti per inquadrare le idee proposte in un contesto più ampio.

Progettazione di case

Il progetto ebbe inizio quando un gruppo di scolari elementari di Bristol cominciò ad interessarsi ad un appezzamento di terreno non utilizzato nella loro zona. Quando scoprirono che era de-



I bambini lavorano con modelli di case in cartone



3

L'esito del "gioco delle case"



4
Nella seconda fase i bambini si cimentano con l'interno dell'abitazione

stinato ad un progetto edilizio abitativo, posero varie domande sul tipo di abitazione, su chi sarebbe andato ad abitarvi, se ci sarebbero state infrastrutture di servizio ed un'area giochi. Gli insegnanti si misero in contatto con me affinché elaborassi un progetto per i bambini più grandi (9-11) che si incentrasse sul luogo, sul suo sviluppo e la progettazione. La prima fase durò un trimestre e utilizzai tutto il tempo assegnato a questo caso speciale per due classi, circa 4 ore la settimana. La seconda fase, circa della stessa durata, ebbe luogo l'anno successivo quando la costruzione era in corso. Dato che si trattava di un progetto per fasce di età diverse, metà dei bambini poterono godersi entrambe le fasi.

Gli insegnanti, naturalmente, aveva previsto una lunga serie di fasi analitiche (storia della zona e del luogo, aspetti sociali, questioni tecniche) prima di passare all'attività di progettazione. Io sostenni il punto di vista opposto e decidemmo di dare il via all'avvenimento con una "sessione" del "gioco delle case" (foto 1). Si tratta di un esercizio tridimensionale in cui si utilizzano casette di carta pieghevoli in un luogo ipotetico e istruzioni molto semplici; è avvincente, stimolante e aperto a molte soluzioni diverse e lo utilizzammo deliberatamente per presentare alcune opzioni, coprendo un'intera parete di adesivi che trattavano elementi come la luce del so-

le, il giardino, la porta di servizio, un riparo dal vento, il parcheggio e così via. Questa ampia "lista" di cose di cui occuparsi contribuì a far capire ai bambini perché si chiedeva loro di prendere in considerazione la storia e gli altri fattori analitici da cui gli insegnanti avrebbero voluto cominciare. Dato che i bambini a questo punto si rendevano conto del perché, li affrontarono più rapidamente e più a fondo.

Una volta completata l'analisi (con elementi di lingua, geografia, storia, scienze e matematica) i bambini produssero una serie di informazioni sintetiche sulla forma da loro prescelta per il progetto abitativo. I gruppi di lavoro si occuparono di piani generali e alla fine si accordano su un piano che prevedeva aree per abitazione a basso costo, abitazioni di costo elevato, abitazioni per gli anziani, case con progetti autocostruiti, un centro sociale e un parco. Ampliammo poi questi piani fino a portarli alla stessa scala del "gioco delle case" originale, le dividemmo in aree e affidammo a ciascun gruppo di progettisti un'area diversa con parecchie altre case di carta. Il loro compito era di progettare aree specifiche secondo le istruzioni da loro scelte; la progettazione doveva curare anche i dettagli, quali le recinzioni verdi ed i garage. Infine, si passò a raggruppare i risultati su ciascuna area specifica per creare un modello di gran-

di dimensioni dell'intero quartiere (per circa 500 persone) e quindi i bambini valutarono tali risultati alla luce dei parametri definiti in precedenza.

Dato che l'area era destinata ad un vero progetto edilizio, i bambini organizzarono una mostra dei loro lavori per gli abitanti della zona limitrofa. Per renderla più incisiva (e per attirare i mezzi d'informazione), il giorno della mostra proponemmo il cosiddetto "gioco delle case giganti", che occupava solo una parte dell'area principale. I bambini lavoravano con case di cartone molto grandi in modo da entrare nel vivo di una progettazione visiva molto dettagliata e ne risultò una grande struttura sistemata nell'atrio della scuola (foto 2 e 3). La prima fase era terminata e i bambini erano ansiosi di tenersi in contatto dato che l'impresa edile sarebbe arrivata sul luogo dopo pochi mesi.

L'anno seguente, circa nello stesso periodo, i lavori erano a buon punto, il che offriva una meravigliosa possibilità di osservare un cantiere edile in funzione, con esempi di case vere, dalle fondamenta al piano terra, alla struttura da utilizzare come campione da mostrare ai potenziali acquirenti. Inoltre, una parte dell'area doveva essere lasciata a disposizione per case con progetti autocostruiti, cosa di cui i bambini andavano molto orgogliosi poiché ritenevano di averne avuto l'idea per primi. La secon-

da fase quindi riguardò soprattutto gli aspetti tecnici e costruttivi del progetto dettagliato, accentuando, ai fini del corso scolastico, gli aspetti scientifici e tecnologici.

La collaborazione dell'impresa edile fu utilissima: vennero forniti i caschi per le visite a scadenza regolare al cantiere, progetti e programmi, materiali da costruzione e qualcuno che ci desse assistenza al bisogno. I bambini si dedicarono in primo luogo ad una valutazione critica della casa in costruzione e poi, a piccoli gruppi, ebbero il compito di progettare una casa unifamiliare, tridimensionale, operando sulla base di alcuni disegni di costruzione. Tra le due fasi, come in precedenza, svolsero tutta una serie di attività analitiche e di ricerca, come per esempio la verifica delle caratteristiche di resistenza e di isolamento dei materiali, la comprensione della forma strutturale di base, il percorso critico di ricerca attraverso lo studio delle procedure di gestione della costruzione.

Nel primo periodo di valutazione critica, chiedemmo ai bambini di elaborare progetti dettagliati ed accurati delle loro abitazioni, facendo utilizzare loro delle semplici sagome di mobili che li aiutavano a capire come disporre gli elementi nello spazio e, come avevano fatto in precedenza con i Lego, a sistemare con calma le pareti attorno ad attività e oggetti con cui avevano dimestichezza. Una volta capaci di leggere e commentare i progetti tecnici, facemmo visitare loro alcune abitazioni appena completate affinché ne controllassero l'abitabilità sulla base dei criteri che essi stessi avevano escogitato studiando le proprie abitazioni.

Dopo aver terminato tutto il lavoro scientifico, i gruppi erano in grado di decidere esattamente che tipo di struttura familiare intendevano progettare e produssero una serie di informazioni molto dettagliate per la loro casa. Cominciarono usando nuovamente le sagome di mobili (foto 4) ma questa volta dovevano produrre i propri progetti e sportarli in ambito tridimensionale sulla base di alcuni requisiti edilizi di base. All'inizio i progetti andavano a rilento e ci

*I bambini posano
soddisfatti
davanti alle
loro realizzazioni*



5



6

accorgemmo che non potevamo far altro che assegnare ai bambini un periodo di tempo più lungo per portarli a termine. Con grande meraviglia degli insegnanti, i bambini lavorarono su questo "compito" per due interi giorni, senza fare ricreazione e fermandosi anche dopo le ore di scuola! I risultati furono estremamente vari e alcuni (foto 5) decisamente sofisticati. Li sottoponemmo quindi all'esame del costruttore quali proposte per il resto dell'area e ci dedicammo ad una sessione critica di chiusura.

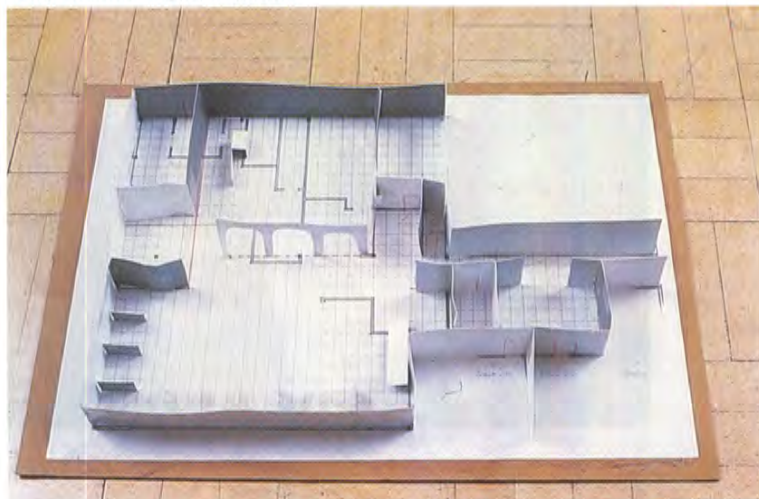
Cos'è un progetto edilizio

Questo era il titolo di una serie di progetti sperimentali per ragazzi di 16 anni che avevano già terminato gli esami della scuola dell'obbligo ma aveva deciso di proseguire la scuola per un altro biennio in vista dell'Università. Lo scopo era di farli familiarizzare con l'apprendimento autogestito e di farli lavorare in gruppo, in modo da iniziare a modifica-

re il loro rapporto con gli insegnanti per renderlo più consono a studenti che avevano oltrepassato lo stadio dell'infanzia. Nella maggior parte dei casi si trattò di progetti a tempo pieno per una intera settimana scolastica, elaborati per ciascun tipo di scuola con la collaborazione di un architetto o di un progettista.

Nel mio caso, l'obiettivo era di far conoscere agli studenti il procedimento della progettazione edilizia, per arrivare poi lentamente ad esercizi più complessi di progettazione. Il primo giorno cominciammo con dei percorsi nell'area cittadina, accompagnati da un professionista dell'ambiente in un luogo di loro scelta. Il percorso prevedeva alcuni compiti difficili di orientamento e di annotazione e ciascun gruppo venne dotato di macchina fotografica e di un rullino di pellicola per registrare quello che ritenevano rilevante. Di ritorno a scuola, chiedemmo ai ragazzi di mettere via tutti gli appunti e di disegnare a memoria una mappa del percorso appena fatto; il compito era piuttosto arduo, ma alcuni dei risultati stupirono sia gli "ambien-

*L'esercizio progettuale tridimensionale
su un interno: il centro sportivo*



7



9

talisti" che gli insegnanti. (Durante le varie fasi della settimana di lavoro, assegnammo gli studenti a diversi gruppi di lavoro in modo da evidenziare gli aspetti sociali del lavoro creativo collettivo).

Il secondo giorno passammo agli esercizi di progettazione tridimensionale, dando a ciascun gruppo un semplicissimo modello in scala ridotta dell'edificio scolastico e chiedendo loro di ridisegnarlo pensandolo come centro sociale per ragazzi della loro fascia di età, avendo a disposizione una serie di riviste di *design* e campioni dei materiali. Infine, cosa importantissima, potevano entrare liberamente nelle stanze scelte in mo-

do da provare a risistemare il mobilio via via che elaboravano i loro disegni (foto 6) — procedura che ancora una volta contribuiva a migliorare la loro comprensione di progetti, sezioni e prospetti. Avevano a disposizione anche dei piani (che acquisivano un significato dopo un po' di lavoro sui modelli). Per tutto il giorno elaboravano progetti, alcuni molto dettagliati con prospettive, disegni in scala e addirittura nuovi modelli tridimensionali (foto 7). Verso la fine della giornata, progettisti, insegnanti e studenti si riunirono per effettuare una valutazione di gruppo del lavoro svolto.

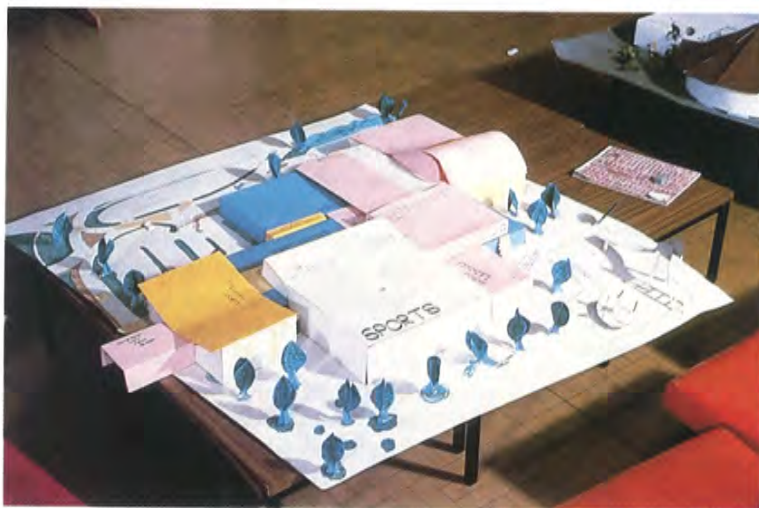
Il terzo giorno fu dedicato a due esercizi tra loro diversissimi: il primo era una



8

simulazione del ruolo svolto dalla politica nella pianificazione urbanistica e la ricostruzione di cui non mi occuperò qui, tranne che per rivelare che nel corso del gioco uno degli insegnanti fu scoperto mentre "falsificava" del denaro! Ridiventando seri, l'altro esercizio verteva su una valutazione della costruzione edilizia: fornimmo ai vari gruppi di lavoro informazioni concise che consentissero loro di trarre alcune importanti conclusioni dalla visita ad un edificio di recente costruzioni. I ragazzi presero quindi conoscenza di disegni tecnici, intervistarono il personale, fecero degli schizzi, condussero inchieste e alla fine presentarono i loro commenti ai progettisti di ciascun edificio.

Arrivammo così al quarto giorno che, insieme con la mattinata del quinto, fu completamente dedicato alla progettazione di un edificio complesso, in questo caso un centro sportivo, un ottimo esempio di edificio dato che la maggior parte dei volumi sono relativamente prefissati, per esempio la piscina o il campo di *squash*. Gli studenti cominciarono così a lavorare con una serie di scatole tridimensionali per ciascuno spazio principale (foto 8) oltre ad una semplice descrizione degli altri spazi necessari, che potevano mettere in scala mediante un semplice procedimento di paragone con volumi già noti. A quel punto, le prime fasi della progettazione furono facilissime dato che si trattava di spostare e rispostare le scatole (foto 9). Grazie agli architetti e ai progettisti che davano una mano, facevano domande difficili e infine aiutavano ad elaborare i modelli, i progetti, tutti tridimensionali, furono sviluppati con un certo li-



10



11

vello di dettaglio. Le foto 10 e 11 mostrano alcuni dei risultati di questo e di un altro esercizio su un modello diverso di edificio.

La valutazione finale, il quinto giorno, fu avvincente. I membri di un gruppo cominciarono a discutere fra di loro: alcuni studenti dichiaravano di aver imparato a conoscere gli altri e a lavorare in gruppo, mentre altri sostenevano di aver imparato cosa sono la pianificazione e la progettazione. Alla fine si resero tutti conto di aver imparato a conoscersi tramite l'apprendimento della progettazione e viceversa e che la progettazione è, in sostanza, un procedimento di tipo sociale.

Una riflessione

Questi esempi dimostrano che anche a bambini piccolissimi si possono presentare i fondamenti delle problematiche della pianificazione e della progettazione e che essi possono produrre in modo creativo ed efficace. I metodi sono sperimentati e disponibili sul mercato sotto forma della serie di giochi sulla progettazione e sulla pianificazione (*Design and Planning Games Pack*), utilizzata nelle scuole britanniche e in altri paesi. Io mi sono poi occupato di partecipazione collettiva al lavoro di pianificazione e progettazione, aggiungendo molti esercizi ed ampliando quelli esistenti,



12

producendo poi il "pacchetto" di esercizi di progettazione per i non-progettisti (*Design for Non-Designers Pack*) (foto 12), che copre una serie molto più ampia di tipi di edifici e viene usato attualmente nei programmi di formazione professionale aziendale e nella formazione per la progettazione con la partecipazione della comunità.

Ritengo che molto vada ancora fatto per esplorare il potenziale dei bambini rispetto alla progettazione e alla pianificazione e per elaborare ulteriori metodologie che incoraggino bambini e adulti a "lanciarsi" in questo settore. In Inghilterra, parecchi di noi si sono posti un nuovo obiettivo: uno dei temi emergenti nell'ambito dello sviluppo sostenibile è la "identità locale" che richiede l'impegno di progettisti edili nonché l'urgente inserimento nel lavoro fatto nelle scuole per contrastare l'eccessiva insistenza sui cosiddetti ambienti naturali. Lo spazio per lavorare in modo creativo con i bambini c'è ed è immenso. Esistono anche altre possibilità e spero che il presente articolo abbia aperto uno spiraglio per osservare ed entusiasarsi a quanto sanno fare i bambini se si offrono loro i mezzi adatti.

Qualità urbana e spazio vissuto dell'infanzia

Raymond Lorenzo

L' autore ripercorre alcune esperienze realizzate per definire un'ipotesi di lavoro sul tema della riqualificazione degli spazi urbani, rovesciando la prospettiva tradizionale che vincola ogni processo progettuale per assumere il bambino come nuovo referente sociale.

Attraverso l'evidenziazione di alcune essenziali esigenze spaziali dell'infanzia (movimento, sicurezza, socializzazione, autonomia, apprendimento, immaginazione e creatività), l'autore definisce delle schede procedurali per l'intervento nei contesti urbani (strade residenziali e aree condominiali), che contengono i parametri necessari a realizzare opportune scelte qualitative.

The author describes some experiences aimed at proposing a working pattern in view of requalifying urban spaces, reversing the traditional perspective that is binding on any planning process and taking children as new social reference.

By highlighting some basic spatial needs of children (motion, safety, socialization, autonomy, learning, imagination, creativity) the author presents some tables for the works in progress during interventions in urban areas (residential streets and areas), including the standards necessary for making the adequate qualitative choices.

"Nel costruire un quartiere che soddisfi i bisogni umani, dobbiamo cominciare con i bisogni dell'infanzia. Questi ci danno la base sulla quale possiamo costruire il 'contatto' con altri esseri umani, con l'ambiente fisico, con il mondo vivente, con le esperienze attraverso le quali si può realizzare la piena 'umanità' degli individui".

Margaret Mead
Neighbourhoods and Human Needs, 1966

Oggi, è di moda parlare della "qualità dell'ambiente urbano" o, più in generale, della "qualità della vita". Esaminando i risvolti di queste "discussioni teoriche" sui piani urbanistici, sui progetti architettonici e sulle leggi ambientali, si scopre che i "parametri di qualità" vengono inevitabilmente tramutati in "standard quantitativi". Per esempio, un ambiente è considerato "salubre" se non supera una determinata soglia di inquinamento atmosferico; una città è giudicata di "qualità" se possiede una determinata distribuzione in metri quadri di servizi per abitante; un sistema di trasporto è "adeguato" se ogni fermata è servita dal mezzo di trasporto nell'arco di un numero determinato di minuti; ecc.

È probabile che su scala urbanistico-territoriale sia necessario che una parte di questi "indicatori di qualità" restino quantitativi (ad es. "standard di mq di verde/abitanti", o "distanze domicilio-

servizi"); è tuttavia auspicabile che si superi il controllo di ripetibilità della tipologia, legato alla determinazione di standard urbanistici ed alle prescrizioni edilizie, a favore di programmazioni che si sviluppino in progetti interdisciplinari specifici (1).

Uno dei compiti del gruppo di lavoro della regione Umbria *Qualificazione dello spazio e della condizione urbana* è stato quello di elaborare una serie di riflessioni sulla valenza della città odierna, nei confronti dei bambini/e in rapporto allo "spazio urbano", rappresentabile come un insieme di cerchi concentrici che vanno dalla casa alla strada residenziale, al quartiere, alla città — inglobando gli spazi verdi, i servizi educativi, la rete viaria, ecc. L'ipotesi di lavoro è stata quella di dare indicazioni per la riqualificazione dello spazio urbano in conformità ed in armonia con i bisogni e le potenzialità di quei cittadini — bambini/e e ragazzi/e — finora dimenticati nel progetto-città. Una valida risposta a questo compito può essere il rovesciamento della prospettiva tradizionale, assumendo il bambino quale nuovo referente sociale. Da questo punto di vista non si tratta quindi di pensare solo ad interventi migliorativi parziali e/o circoscritti, bensì di ridisegnare l'intero spazio urbano anche in funzione del bambino. La città odierna è, soprattutto, la

città degli adulti, di chi produce, di chi si muove con l'auto, di chi è "sano" ... Troppo spesso è luogo ostile a quelle fasce, cosiddette "deboli", di cittadini come i bambini, gli anziani, i disabili che hanno bisogno di un ambiente comunitario, di spazi fruibili e vivibili. Ciò nonostante, non si propone di sostituire una visione "puerocentrica" ad una "adultocentrica" quanto, piuttosto, di assumere la condizione urbana di vita del minore come "indicatore" o "rilevatore" della qualità dello spazio urbano per la società nel suo complesso. Henri Lefebvre (in *The Urban Question*) ha scritto, a tale proposito, che "... la questione urbana va affrontata non solamente in termini di spazio calcolato o rappresentato, ma soprattutto in termini di spazio vissuto — lo spazio di *performance* in cui le attività quotidiane degli utenti possono realizzarsi. È uno spazio soggettivo che ha le sue origini nei tentativi e nelle prove dell'infanzia". Il considerare lo spazio vissuto e le sue rappresentazioni, nel modo in cui viene vissuto ed immaginato dal bambino, potrebbe offrire a chi progetta (architetti, urbanisti) e a chi gestisce (amministratori locali) una valida guida oltre che parametri progettuali e gestionali per uno spazio urbano fruibile da tutti.

Le nostre analisi hanno come presupposto, rispetto all'infanzia in generale ed al ruolo fondamentale dello spazio urbano nello sviluppo infantile, le seguenti considerazioni:

- il bambino è portatore di potenzialità non ancora del tutto riconosciute;
- i primi anni di vita si confermano come importantissimi per la qualità dello sviluppo personale successivo;
- l'ambiente di vita gioca un rilevante ruolo per la formazione dell'identità dell'individuo e per lo sviluppo o l'inibizione delle potenzialità infantili" (2).

Queste considerazioni implicano che il progetto architettonico o urbanistico non dovrebbe essere solo la risultante delle esigenze strutturali — formali, economico-funzionali o politiche, come di solito avviene — ma, soprattutto, una risposta consapevole all'esigenza di esperienze fisiologiche, affettive, cognitive e sociali ed alla soddisfazione di quei *bisogni* fondamentali per la "riuscita"

dei comportamenti prefigurati di tutti gli utenti. Così la nostra analisi è partita, inevitabilmente, dai "bisogni spaziali" dell'infanzia.

Da una rapida lettura delle ricerche relative allo sviluppo individuale e sociale del bambino, (Schneekloth, 1985; Frost & Klein, 1983; MIG, 1990 et al), si può assumere che lo spazio urbano dovrebbe facilitare o, comunque, non impedire l'opportunità di soddisfare i seguenti bisogni:

Sicurezza

Il bisogno primario di tutte le specie è la sopravvivenza. Così lo spazio urbano dovrebbe essere sicuro, nel senso reale e percettivo, privo cioè di "pericoli" come traffico, violenza, rifiuti pericolosi (es. siringhe), inquinamento, attrezzature di gioco non idonee, ecc. Queste considerazioni riguardano non soltanto lo spazio da progettare ma, anche, i percorsi attraverso i quali vi si accede.

Movimento

Lo spazio urbano dovrebbe offrire una vasta gamma di opportunità per sperimentare e provare i propri limiti, per facilitare lo sviluppo muscolare, il coordinamento oculo-manuale, l'equilibrio e la locomozione, tenendo presente i diversi livelli di capacità, di età, di salute, ecc., offrendo anche l'opportunità di esercitare e migliorare le capacità già raggiunte.

Socializzazione

I contesti o i luoghi dovrebbero facilitare i rapporti interpersonali e la socializzazione fra bambini con diverse capacità ed età, fra maschi e femmine, fra bambini provenienti da diversi gruppi etnici e ambienti sociali; fra bambini ed adulti. Questo tipo di interazioni forniscono opportunità per "interpretare" diversi ruoli, favorendo lo sviluppo emotivo e sociale e l'acquisizione del senso di auto-stima.

Autonomia

Qualsiasi ambiente utilizzato dai bambini dovrebbe permetter loro di prendere decisioni sulle proprie attività. Il bambino dovrebbe poter controllare tutto o una parte di quel determinato ambiente, in modo che le esperienze

offerte non diventino dei "vicoli ciechi". Dovrebbe essergli possibile avere "opzioni" per continuare, modificare o terminare l'attività; dovrebbe poter disporre di "momenti decisionali", appropriati alle diverse età e livelli di capacità, che offrano una sufficiente gamma di scelte per evitare ripetizioni forzate.

Apprendimento, esplorazione, conoscenza

I luoghi dovrebbero permettere la scoperta di rapporti fra oggetti fisici, lo spazio e se stessi. Con o senza supervisione, i bambini dovrebbero poter risolvere problemi, manipolare attivamente l'ambiente, trasformandolo, smontandolo e ricreandolo per comprenderne la natura. I bambini, infatti, hanno bisogno di opportunità per valutare il loro rapporto con il mondo e vederlo da nuove prospettive: luoghi alti e bassi, attraverso energia e movimento, nel tempo e nello spazio.

Gli spazi ed i programmi possono aiutare i bambini/e ad apprezzare le relazioni ecologiche, l'ordine naturale delle cose ed il bisogno di coesistenza pacifica con gli altri, con l'ambiente che li circonda ed, in ultima analisi, con il pianeta.

Immaginazione, creatività

L'ambiente è potenzialmente una risorsa per giochi di immaginazione e di cooperazione. La ricchezza e la diversità degli elementi fisici nell'ambiente dovrebbe stimolare la curiosità ed attivare associazioni nell'immaginario. Il luogo dovrebbe offrire, nello stesso tempo, gli "attrezzi" e il "palcoscenico" per essere "attori" nella propria vita.

Risulta evidente, da una valutazione della situazione nelle città odierne, che gran parte degli obiettivi o bisogni sopra indicati non sono né prefigurati nei piani urbanistici o architettonici né, come risultato, soddisfatti negli ambienti realizzati. Così, il nostro sforzo è stato quello di rendere note e comprensibili a chi oggi ha il potere di influenzare la forma della città futura (amministratori, progettisti pubblici e privati, imprenditori, educatori e cittadini), le riflessioni sulla "qualità degli spazi urbani" nei confronti dei "bisogni dell'infanzia".

Le schede operative

Facendo riferimento ai numerosi documenti scientifici disponibili, soprattutto della "scuola anglo sassone", ed alle discussioni del "gruppo di lavoro" (composto di progettisti, educatori e scienziati sociali) si è cercato di utilizzare le considerazioni di tipo *psico-sociali* i "bisogni", appunto, per l'elaborazione di *parametri*: architettonici, urbanistici, gestionali, ecc. Queste elaborazioni sono state sintetizzate nelle schede operative ("parametri di qualità") che seguono.

Le schede sono divise per tipologie di luoghi usufruiti dai bambini. Sono state prodotte quattro schede "pilota" per le seguenti "tipologie" — (1) Strade residenziali e aree aperte condominiali; (2) Parchi di quartiere o parchi-gioco; (3) Cortili o giardini scolastici; (4) Musei dei bambini (o musei-laboratori interattivi che prevedono la presenza di bambini). (5) Riadattamento di luoghi usati prevalentemente dagli adulti (centri commerciali, ospedali, ristoranti, ecc). (6) Percorsi di interconnessione. La forma delle schede è stata studiata per offrire "spunti progettuali", di rapida consultazione, a chi si impegna a riqualificare un'area tenendo nel dovuto conto i bisogni dell'infanzia.

Per ciascuna tipologia sono offerte "considerazioni" e "parametri" relativi a cinque bisogni fondamentali: "sicurezza", "movimento", "socializzazione", "autonomia" e "apprendimento".

Le schede vogliono essere un contributo per scelte di tipo qualitativo rispetto a decisioni in ambito relazionale, topologico, formale ed estetico e possono essere utilizzate, per la sistemazione in dettaglio di specifici spazi, non solo dal progettista ma anche da un'equipe interdisciplinare.

Estratto da uno studio eseguito per la regione Umbria di cui l'Autore è stato coordinatore.

Note

1 Riprendo le considerazioni dell'arch. Carlo Bassi della regione Emilia-Romagna, documento interno.

2 V. nota precedente.

Tipologia 1 Strade residenziali e aree condominiali

Considerazioni generali

Dopo la casa, le aree aperte appena fuori dalla porta di casa e la strada costituiscono il primo ambiente di vita per il bambino. Per i più piccoli, a cominciare dalle prime uscite in carrozzina e poi nelle prime esplorazioni accompagnate, vi dovrebbe essere l'opportunità di stare in spazi accoglienti. Qui possono svolgersi le relazioni sociali degli adulti e i movimenti dei bambini che nelle loro esperienze all'aperto incontrano per la prima volta persone diverse dai familiari e fanno la conoscenza dello spazio urbano. Il ruolo di questi spazi è di primaria importanza per lo sviluppo del bambino, soprattutto per definire il suo orientamento sociale e il suo senso di autonomia.

Purtroppo negli ultimi decenni, questi spazi sono stati "rubati" ai bambini e ai cittadini e consegnati, generalmente, alle automobili. I nuovi piani regolatori per le città abbondano, almeno sulla carta, di spazi speciali e segregati dedicati ai bambini, come parchi-gioco, campi sportivi, palestre, ecc., ma la città rimane estranea ai bambini, soprattutto a

quelli più piccoli.

Le schede che qui viene presentata come esempio di *normativa qualitativa*, riguarda le strade residenziali e le aree condominiali, perché è proprio di lì che deve cominciare la riqualificazione dello spazio urbano. Ovviamente, ciò che più ostacola l'utilizzo di questi spazi da parte dei bambini è l'automobile, sia in sosta che, a maggior ragione, in movimento. Per i piccoli fino a sei anni è essenziale che siano predisposte aree accessibili e protette dal traffico, mentre per i più grandi è possibile, dove non se ne può fare a meno, immaginare una convivenza con le macchine. Naturalmente, in questo caso, sono necessari numerosi accorgimenti come un ridisegno della viabilità, delle barriere protettive, dei regolamenti efficaci, ecc., allo scopo di rendere le automobili inoffensive e subordinate ai pedoni.

Non è tuttavia sufficiente la protezione o l'eliminazione delle macchine dalle strade. È necessario realizzare delle soluzioni architettoniche e soprattutto urbanistiche e sociali che

riportino di nuovo una vita di relazione nelle strade e negli spazi sotto casa.

Per attivare un processo di progettazione partecipata è indispensabile fin dall'inizio una campagna di informazione indirizzata verso le istituzioni pubbliche, le associazioni private, i professionisti interessati e i cittadini. È utile attivare dei progetti pilota per la riqualificazione di aree esistenti o per la progettazione di nuove aree, soprattutto quando si tratti di piani per l'edilizia economica e popolare. I progetti dovrebbero coinvolgere tutte le fasce di età, utilizzando come punti di partenza le scuole e le associazioni locali. Alcune attività devono essere svolte direttamente nell'area di progetto per focalizzare meglio l'attenzione della gente.

Infine, vanno studiate attentamente le normative nazionali e regionali, per individuare la possibilità di trasferire i parametri qualitativi nei PRG e negli strumenti attuativi.

Strade residenziali • Aree condominiali • SICUREZZA

CONSIDERAZIONI

- È importante che fin dai primi anni i bambini possano giocare autonomamente, all'aperto. Di solito i più piccoli giocano nelle vicinanze delle abitazioni.

- La sorveglianza dalle unità abitative sulle aree di gioco e di socializzazione è una esigenza non solo dei genitori ma anche dei bambini.

Le strade ed i parcheggi saranno utilizzati, comunque, dai bambini per giocare, in mancanza di alternative.

- Le piante (alberi, siepi) possono ridurre i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico in aree di gioco di incontro e mobilità.

PARAMETRI

- Predisporre piccole aree verdi nelle vicinanze delle abitazioni con arredi che permettano la presenza degli adulti (panchine, tavoli, pergolati, ecc.)

Prevedere scale di ingresso abbastanza larghe per sedersi senza bloccare il flusso pedonale.

- Predisporre gli ingressi e le aree di gioco in comunicazione visiva (85 m. max.) ed acustica (6 m. per il dialogo, 30 m. per una comunicazione unidirezionale) con l'unità abitativa.

Evitare che le strade siano le uniche aree di gioco.

Creare percorsi (marciapiedi e aree pedonali separate) per collegare ingressi, aree sociali e di gioco.

Creare nelle zone interessate barriere, segnaletica e regolamenti che riducano la velocità dei veicoli al di sotto di 15 km/ora.

Favorire se possibile, strade chiuse a *cul de sac*.

Evitare sistemi di traffico complessi vicino alle aree di gioco per adolescenti.

- Schermare le aree pedonali e di gioco con filari di alberi, siepi, ecc., evitando che venga ostacolata la visibilità agli incroci ed agli attraversamenti.

Strade residenziali • Aree condominiali • MOVIMENTO

CONSIDERAZIONI

- Tutti i luoghi all'aperto sono potenzialmente aree di giochi di movimento.

- I percorsi lineari, normalmente assorbono gran parte dei movimenti "veloci" e "su ruote".

- Le aree aperte, a prato, offrono maggior possibilità di giochi di movimento.

PARAMETRI

- Fare attenzione che la pavimentazione non sia scivolosa e che indichi con dettagli differenziati il cambio di livello, gli angoli, ecc.

- Garantire una larghezza minima di 3 m circa per i percorsi pedonali dove siano previste anche attività con biciclette, tricicli, skateboard, ecc.

Predisporre i percorsi evitando gli angoli retti.

- Predisporre delle piccole aree "sportive" (minibasket, pallavolo) all'interno dell'area condominiale.

Strade residenziali • Aree condominiali • **SOCIALIZZAZIONE**

CONSIDERAZIONI	PARAMETRI
<ul style="list-style-type: none"> • Il "gruppo d'amicizia" è estremamente importante per lo sviluppo psico-sociale del bambino. • I bambini dovrebbero poter raggiungere almeno cinque amici autonomamente. • L'opportunità di incontri spontanei nel vicinato aumenta la probabilità di formare nuove amicizie. • Il gioco nelle vicinanze delle abitazioni e degli ingressi potrebbe creare problemi con i vicini. • I bambini non dovrebbero essere segregati dalle attività degli adulti. • La diversità culturale, generazionale, ecc. nell'area abitativa è un forte stimolo per lo sviluppo psico-sociale. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fare in modo che la disposizione delle costruzioni permetta un accesso sicuro ad un minimo di 27 unità abitative nel raggio di 100 metri. • Predisporre appartamenti con diverso numero di vani ai primi piani con un accesso diretto alle aree aperte. • Prevedere un adeguato isolamento acustico per le finestre e le porte di ingresso. <p>Utilizzare delle piante come barriere acustiche fra gli spazi aperti (p.e., prato) e le abitazioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Collegare gli spazi-gioco, programmati e spontanei, con percorsi e zone utilizzate dagli adulti. • Prevedere una varietà di tipologie abitative (mq., costi) nel condominio. <p>Facilitare la multi-funzionalità delle aree aperte attraverso una destinazione d'uso differenziata dei piani-terra e la collocazione di "contenitori" per attività socio-ricreative di varie fasce d'età (centri-anziani, per l'infanzia, ecc.).</p> <p>I marciapiedi sono più frequentemente utilizzati dove il flusso di traffico è minore.</p> <p>Le persone socializzano con più facilità dove il flusso di traffico è minore.</p> <p>Progettare strade a traffico e velocità limitati ed aree pedonali all'interno delle zone residenziali.</p>

Strade residenziali • Aree condominiali • **AUTONOMIA**

CONSIDERAZIONI	PARAMETRI
<ul style="list-style-type: none"> • I bambini dovrebbero poter controllare una parte se non tutto l'ambiente che frequentano. • I bambini dovrebbero poter gestire autonomamente i giochi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prevedere dei luoghi sicuri ed identificabili che i bambini sentano "propri". <p>Utilizzare e predisporre materiali che permettano la manipolazione e la trasformazione: p.e. legno, sabbia, acqua, sassi, ecc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Posizionare rispostigli per oggetti ingombranti (bici, tricicli, carrozzine) accessibili, vicino agli ingressi ed alle aree di attività. <p>Luoghi lasciati "al naturale" offrono maggiori opportunità per il gioco autonomo, l'esplorazione, la fantasia.</p>

Strade residenziali • Aree condominiali • **APPRENDIMENTO**

CONSIDERAZIONI	PARAMETRI
<ul style="list-style-type: none"> • La riconoscibilità e l'immagine del luogo vanno consolidate, in quanto contribuiscono alla formazione del "senso di appartenenza e della capacità di orientamento". • Il rapporto fra l'insediamento ed il suo contesto storico, culturale e naturale va valorizzato e reso visibile. • Le relazioni ecologiche, la coesistenza pacifica con i luoghi, le persone, le piante e gli animali deve essere messa in evidenza per facilitarne l'apprezzamento da parte dei bambini. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fornire una chiara definizione di "zone o confini" dal pubblico al privato con soglie di transizione riconoscibili. <p>Prevedere che ogni spazio abbia un'identità. Evitare ingressi e facciate "anonime" in cui non sono riconoscibili le diverse unità abitative.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consentire la conservazione di elementi naturali già esistenti — piante, acqua, rocce — nei nuovi insediamenti. <p>Mantenere e valorizzare viste e prospettive verso elementi di interesse paesaggistico nei dintorni.</p> <p>Tener conto della toponomia esistente nella scelta dei nomi per nuove strade, piazze, ecc.</p> <p>Installare una segnaletica adeguata per i luoghi di importanza storica o naturalistica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inserire piante di speci diversificate ed autonome e soprattutto quelle che possono richiamare insetti e animali non nocivi. <p>Prevedere aree lasciate "al naturale" (boschetti, corsi d'acqua) o aree che possono essere curate dai bambini e/o altri residenti (orti, giardini ufficiali, ecc.).</p>

Monaco: l'esperienza di Urbanes Wohnen per la riqualificazione degli spazi urbani

Manfred Drum

Caso unico nello scenario europeo l'esperienza dell'associazione Urbanes Wohnen, fondata negli anni Settanta, individua una serie di metodologie e di suggerimenti che possono modificare i tradizionali approcci alla progettazione e alla gestione degli spazi aperti. Attraverso l'intervento in questi ambiti, infatti, e a volte con dispositivi e operazioni minimali, è possibile innescare dei processi di riqualificazione che tendono ad invertire l'atteggiamento di passiva accettazione degli abitanti nei confronti del progressivo degrado dei contesti urbani. Promotrice di molteplici iniziative e con all'attivo decine di realizzazioni a Monaco ed in altre importanti città della Baviera, l'associazione cerca di portare il suo contributo all'informazione e all'organizzazione delle comunità domestiche, dei complessi residenziali e di vicinato, così come nelle scelte di programmazione urbanistica delle reti infrastrutturali e delle espansioni urbane. Gli abitanti, e fra questi le categorie più svantaggiate come gli anziani ed i bambini, divengono spesso i soggetti attivi degli interventi, sia sul piano della definizione di specifiche esigenze, sia nell'attuazione e nella promozione delle iniziative.

Urbanes Wohnen is an association of its own in Europe. It was founded in the '70s and punts a number of methodologies and suggestions that may modify the traditional approach to planning and managing open spaces. It is fact possible, often with minimum efforts, to intervene in these contexts, thus promoting requalification processes that tend to reverse the resident's passive acceptance of the gradual decay of urban contexts. The association promotes several initiatives and counts dozens of realizations in Munich and other important Bavarian towns. It aims at supplying information and organizational skills to households, residential units and neighborhoods, as well as in urban planning choices concerning infrastructural networks and urban expansion. Citizens — and among them the most disadvantaged categories, such as the elderly and children — often actually become active actors in these interventions, both in what concerns specific needs and in carrying out and promoting new initiatives.

L'associazione *Urbanes Wohnen* è nata nel 1973 dall'unione fra una cooperativa dello stesso nome e un movimento di cittadini chiamato "*Dorf in der Stadt*", cioè il "paese nella città".

La principale finalità di *Urbanes Wohnen* è di migliorare le condizioni della vita urbana attraverso delle iniziative dirette dei cittadini quali:

- la cooperazione e le azioni degli abitanti per riorganizzare e migliorare il loro habitat;
- una gestione ecologica dell'ambiente,
- una coabitazione autogestita, democratica e improntata a relazioni di buon vicinato.

Attualmente *Urbanes Wohnen* è composto da tre gruppi di lavoro: il primo è costituito da cittadini che lavorano a titolo gratuito per risolvere problemi che riguardano le condizioni dell'ambiente in cui abitano; il secondo è costituito da alcuni *team* interdisciplinari che forni-

quartiere residenziale, le reti locali di supporto alle iniziative dei cittadini; 4) le azioni programmate da parte degli abitanti. Sono soprattutto gli stessi abitanti a partecipare attivamente alla progettazione e alla realizzazione in loco dei progetti affiancando le diverse istituzioni di quartiere. Questo non solo migliora il grado di utilità sociale dei complessi residenziali, ma sviluppa anche un senso di responsabilizzazione e di identificazione degli abitanti che, a loro volta, rendono possibile la formazione di nuove reti sociali.

L'edilizia di massa del secondo dopoguerra ha favorito la disgregazione delle tradizionali forme comunitarie in cui era organizzata la società. Attualmente, quasi ovunque è avvertita la necessità di creare delle forme di vita sociale che in qualche misura possano corrispondere ai grandi nuclei familiari di una volta. Negli ultimi anni a Monaco e in altre città tedesche si sono formati nuovi gruppi sociali come "le famiglie di elezione", "i gruppi di coabitazione" e "le coabitazioni di diverse generazioni". L'*Urbanes Wohnen* ha partecipato alla progettazione del modello *Integriertes Wohnen Nymphenburg* (abitazione integrata Nymphenburg), il cui scopo è di favorire una migliore convivenza fra diverse categorie sociali (ad es. giovani e anziani, famiglie e persone sole, portatori di handicap, ecc.).

Attualmente *Urbanes Wohnen* partecipa al progetto "Edilizia a misura di famiglia" del Ministero Bavarese per gli affari sociali. Il progetto riguarda 22 località della Baviera e ha come punto chiave il quartiere modello di Ingolstadt che prevede la realizzazione di 132 case popolari in legno. Gli abitanti partecipano al progetto già un anno prima del loro ingresso nella comunità, scegliendo i propri appartamenti e i propri vicini. Qui come altrove sorgono alternative abitative ai soliti ghetti per anziani o per studenti. Inoltre si è diffuso fra gli architetti, gli abitanti e le imprese edili la consapevolezza della necessità di realizzare un'architettura ecologica a cui corrisponde anche una collettività che unisce a una coscienza ecologica la capa-

scono un supporto professionale ai cittadini impegnati nel primo gruppo; il terzo è costituito da un *team* di professionisti esperti in pianificazione e gestione di problemi sociali, che eseguono progetti per operatori pubblici e per privati. La sperimentazione pratica condotta per venti anni sempre a stretto contatto con i cittadini — genitori e figli — ha riguardato tutti i settori connessi alla residenzialità: il gioco, la scuola, i problemi del vicinato, la costruzione di nuovi complessi abitativi. Molti dei progetti che sono stati predisposti hanno assunto nel tempo una loro vita autonoma e si sono moltiplicati a cascata; ne sono un esempio le azioni *Gruene Garten*, *Gruene Schulhoefe*, *Gruene Waende*.

Urbanes Wohnen opera fondamentalmente a quattro livelli: 1) la famiglia o la comunità domestica che costituiscono le cellule di base; 2) l'isolato, il complesso residenziale e il vicinato; 3) il

Monaco di Baviera: la diffusione delle progettazioni a verde nei quartieri residenziali e per l'edilizia scolastica con l'individuazione degli interventi a verde nelle aree cortilizie interne agli isolati
(Fonte: A. e M. Drum, *Vom Modellfall zur Regel*, I/10, München, 1993)



città di iniziative personali.

Infine, esiste una collaborazione fra *Urbanes Wohnen* e l'associazione *Wohnbound* che dal 1993 promuove su tutto il territorio della Germania federale progetti di abitazione innovativi.

Cosa pensa Urbanes Wohnen a proposito della città dei bambini (sei tesi dettate dall'esperienza)

1. Occorre trovare un giusto equilibrio fra densità urbana e ambiente abitativo in cui devono essere presenti delle aree naturali;
2. Tutto ciò che facciamo nelle nostre città a favore dei bambini è senz'altro vantaggioso anche per gli adulti, mentre non è vero il contrario;
3. Un ambiente a misura di bambino non ha bisogno di una progettazione nei minimi dettagli, né di specifiche regola-

mentazioni, ma piuttosto di un carattere provvisorio, incompleto e modificabile; tutto ciò che è incompleto assume il carattere di una sfida e risveglia la creatività dei bambini che così si abitano a "fare da sé";

4. Qualsiasi operazione urbanistica dovrebbe essere presa con la collaborazione degli utenti, grandi e piccoli, e comunque secondo il principio del sostegno all'iniziativa personale;

5. Il sostegno all'iniziativa personale deve basarsi su continuità e costanza; tutto ciò che facciamo per i bambini deve essere strettamente connesso al mondo delle loro famiglie, dei loro amici e dei loro vicini;

6. L'obiettivo di una migliore qualità di vita per le generazioni future richiede una doppia strategia:

- il miglioramento sociale e fisico dei quartieri esistenti da ottenere attraverso la collaborazione degli abitanti, se-

• Isolati con cortili a verde

★ Campi da gioco

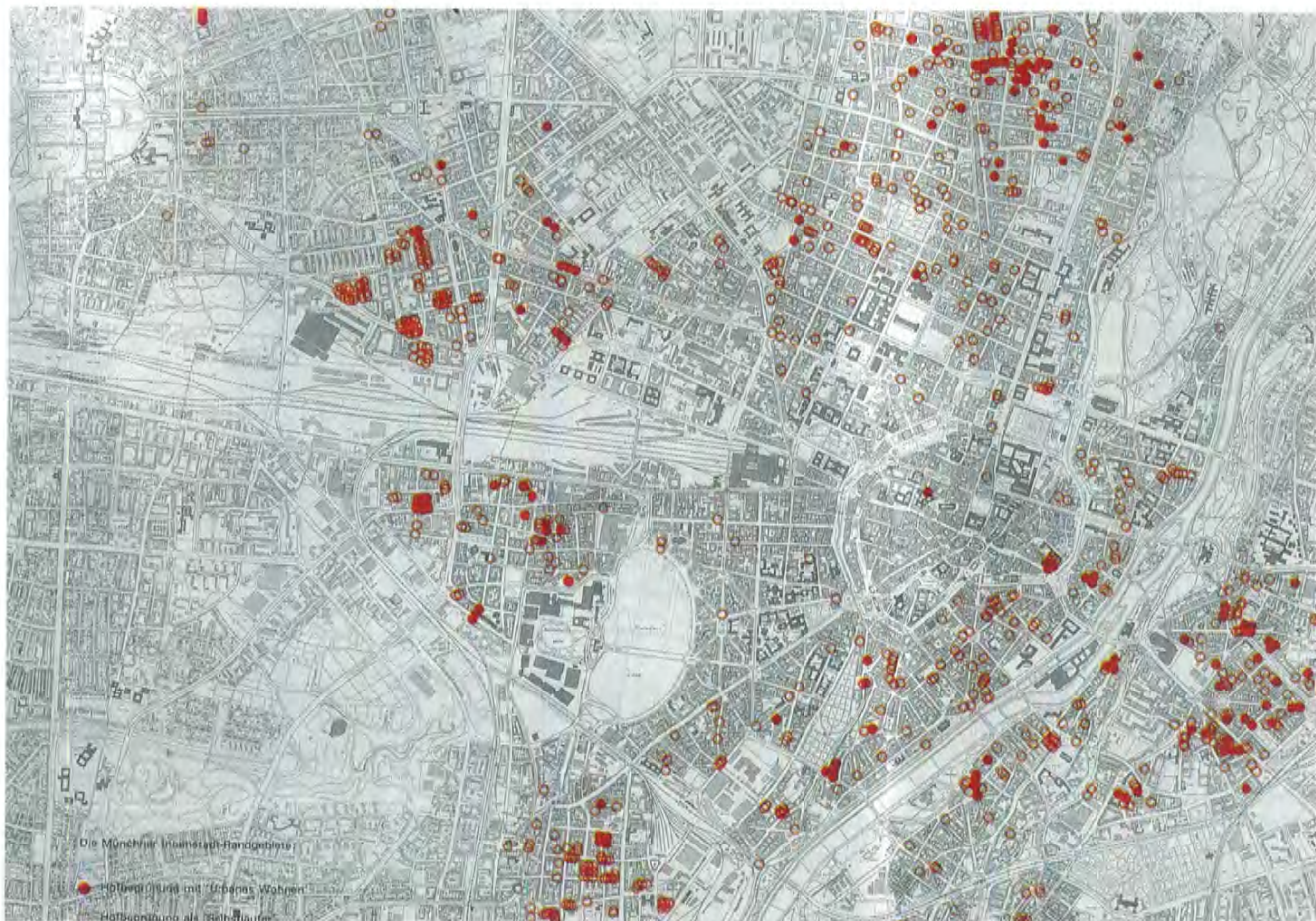
▲ Campi scolastici

guendo una politica di piccoli passi; obiettivi parziali chiaramente definiti rendono più facile una politica basata sul consenso e in qualche misura rinegoziabile;

- la capacità di cambiare tempestivamente quando si edificano nuovi quartieri o integrazioni a quelli esistenti. Edificare in modo ecologico ha come condizione primaria l'auto-organizzazione degli abitanti e la rapidità e flessibilità nell'adattarsi a cambiamenti nelle richieste degli utenti.

L'effetto moltiplicatore indotto dall'azione di Urbanes Wohnen, iniziata nel 1974, ha prodotto per imitazione numerosissimi interventi analoghi diffusi in tutta la città.

(Planimetria di Andreas Drum in Landeshauptstadt München, Vom Hinterhof zum Grünverbundsystem, 1/11, München, 1993)



- Interventi nelle aree cortilizie realizzati tramite Urbanes Wohnen
- Interventi indotti

Tipi di progetti e realizzazioni eseguiti ed innescati dall'associazione Urbanes Wohnen

Cortili verdi e giardini (dal 1976)

Con l'aiuto del Comune di Monaco l'Associazione è riuscita ad intervenire in più di cento cortili ed aree di pertinenza all'interno del tessuto urbano. La collaborazione, che ha riguardato anche ambiti di pianificazione urbanistica, ha innescato un effetto indotto di moltiplicazione, che ha permesso di trasformare numerosi altri cortili attraverso interventi col verde. Essenzialmente gli in-

terventi si concretizzano con la progressiva demolizione delle ripartizioni di recinzione a muro che formano i vecchi cortili, recuperando aree a verde, spazi attrezzati e percorsi. I cittadini, organizzati in strutture di quartiere e di vicinato, hanno spesso messo a disposizione le loro energie senza ricevere alcun compenso o sovvenzione.

Vicinati di quartiere (dal 1973 e 1983)

Nel 1973 è stata fondata *Aktion Grüne Gartenhöfen*, che realizza progetti di vicinato attraverso la riqualificazione a verde. In questa associazione gli abitanti operano gratuitamente, stipendiando persino una persona addetta all'organizzazione.

La *Nachbarschaft Westermühlbach*, è un'associazione di quartiere che ha la fi-

nalità di migliorare la qualità della vita in città. Nel 1983, ad esempio, è stato possibile ristrutturare una vecchia casa che doveva essere demolita per realizzare una *casa per bambini*, integrata nella riorganizzazione del quartiere risistemato con opere di recupero di aree dismesse e marginali a verde. In questi casi sono state individuate forme di convenzione che hanno permesso di accedere a finanziamenti pubblici offerti dal Comune.

Blocchi residenziali e di vicinato (dal 1985)

All'interno dei blocchi residenziali vengono messi a dimora alberi e vegetazione attraverso la collaborazione degli abitanti, che partecipano alla fase progettuale di individuazione delle specie e dei siti, come alle successive fasi di piantumazione e di manutenzione.

*Quartieri del secondo dopoguerra
(dal 1985)*

In quartieri, come Hasenberg e Neuperlach, particolarmente degradati è stato possibile organizzare gli abitanti per realizzare una serie di piccoli interventi di riqualificazione ambientale: trasformazioni di pareti cieche in pareti verdi, sistemazioni di aree verdi di fronte agli accessi delle abitazioni, creazione di giardini.

*L'azione delle pareti verdi
(dal 1988)*

Questa iniziativa, innescata dall'organizzazione dei privati e facilitata dall'amministrazione comunale, individua nell'ambito di confine tra suolo pubblico e privato un'area di intervento su cui operare con il verde e semplici attrezzature funzionali. Le *pareti verdi* divengono, così, uno strumento per migliorare la qualità dei quartieri e rendere più confortevole la città. Il Comune, poi, sulla scorta di queste iniziative, ha iniziato a migliorare gli spazi pubblici mettendo verde nei sottopassaggi, sui ponti e nelle aree di pertinenza degli edifici pubblici.

*Cortili verdi per la scuola
e per il gioco (dal 1985)*

In molti contesti urbani è stato possibile trovare una collaborazione tra Comune e associazioni di genitori ed insegnanti per individuare dei finanziamenti che potessero realizzare cortili verdi e aree verdi scolastiche. In questi ambienti, oltre alle zone di gioco per i ragazzi, la progettazione è stata mirata alla realizzazioni di luoghi con caratteristiche naturali, molto flessibili a diversi tipi di utilizzazioni.

*Progetto nazionale
"Il verde per i nostri bambini" (1984-91)*

Il Ministero dei lavoro, della famiglia, delle donne e la salute della Baviera ha definito una serie di aiuti finanziari per organizzare molte iniziative di forma-



I cortili prima e dopo l'intervento: la demolizione dei muri in cemento, la rimozione delle pavimentazioni e degli anonimi garage per auto consentono la formazione di ampie aree cortilizie che, con la fattiva collaborazione degli abitanti dell'isolato, diventano piccole oasi verdi per il tempo libero e il gioco dei bambini

(Foto: Urbanes Wohnen)



Prima

Dopo



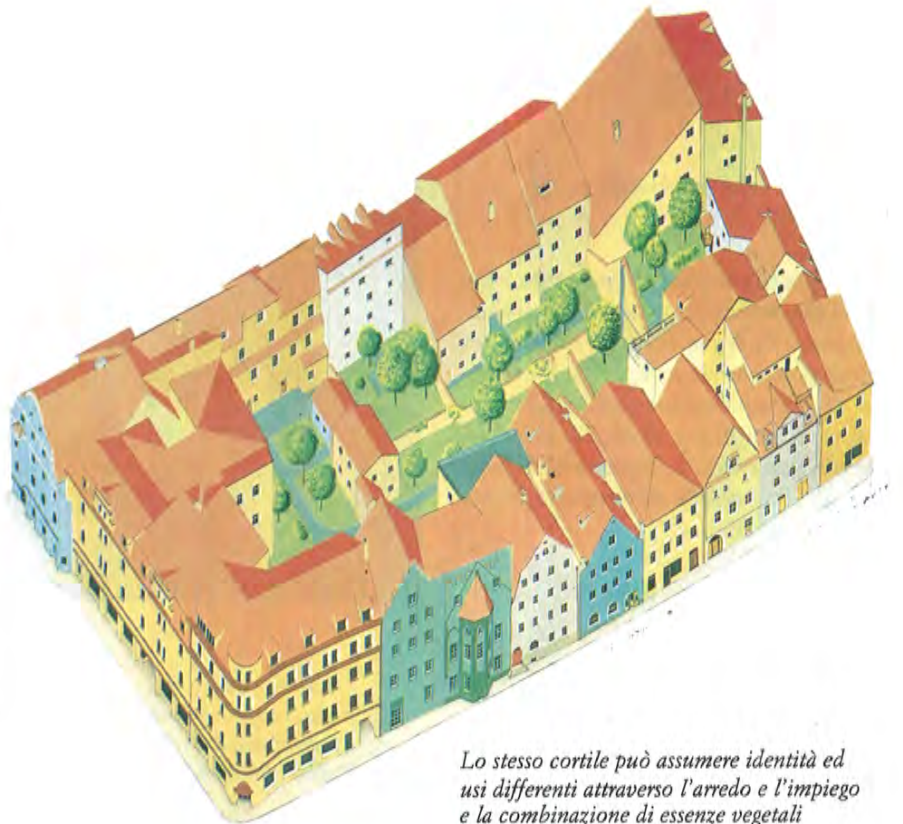
zione atte ad innescare sul territorio l'interesse e l'attenzione alle necessità dei ragazzi, sensibilizzando e stimolando, prima di tutto, gli abitanti in forma di auto-organizzazione per migliorare le condizioni delle famiglie. Praticamente, poi, il progetto fornisce molti supporti pratici per la divulgazione delle informazioni. Attraverso mostre, depliant e video vengono presentati progetti pratici e modelli esemplificativi per individuare spunti e nuove risorse ambientali. Si giunge anche a fasi più concrete in cui il progetto, attraverso *un cantiere su ruote*, permette di rendere possibile lo scambio di esperienze fra gli abitanti, che possono anche ritirare attrezzi per la costruzione di giardini e aree verdi.

*Sviluppo di una parte della città
in rapporto di cooperazione (dal 1989)*

L'amministrazione comunale, attraverso le iniziative promosse da *Urbanes Wohnen*, cerca il dialogo con gli abitanti attualmente residenti e con quelli che stanno per trasferirsi nel nuovo quartiere (vedi casi di Hasenbergel e Milbertshofen), favorendo la costruzione di strutture democratiche organizzate. Le operazioni progettuali favorite riguardano la creazione di spazi attrezzati per il gioco, giardini, aree verdi attrezzate, ecc..

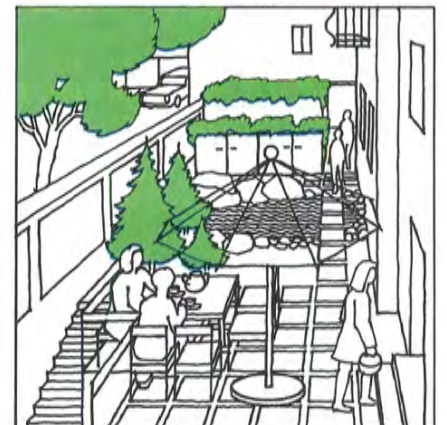
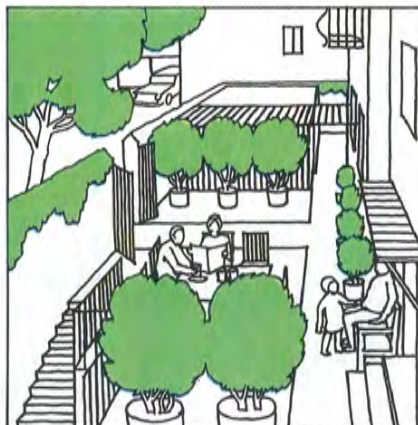
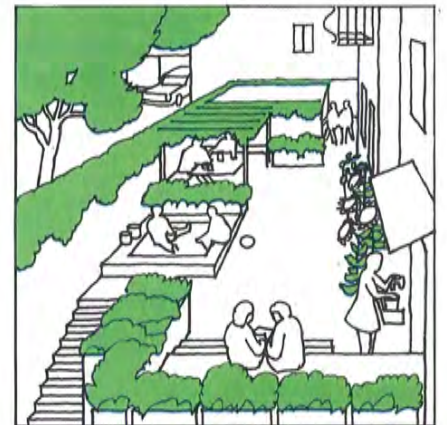
Nuove case residenziali (dal 1987)

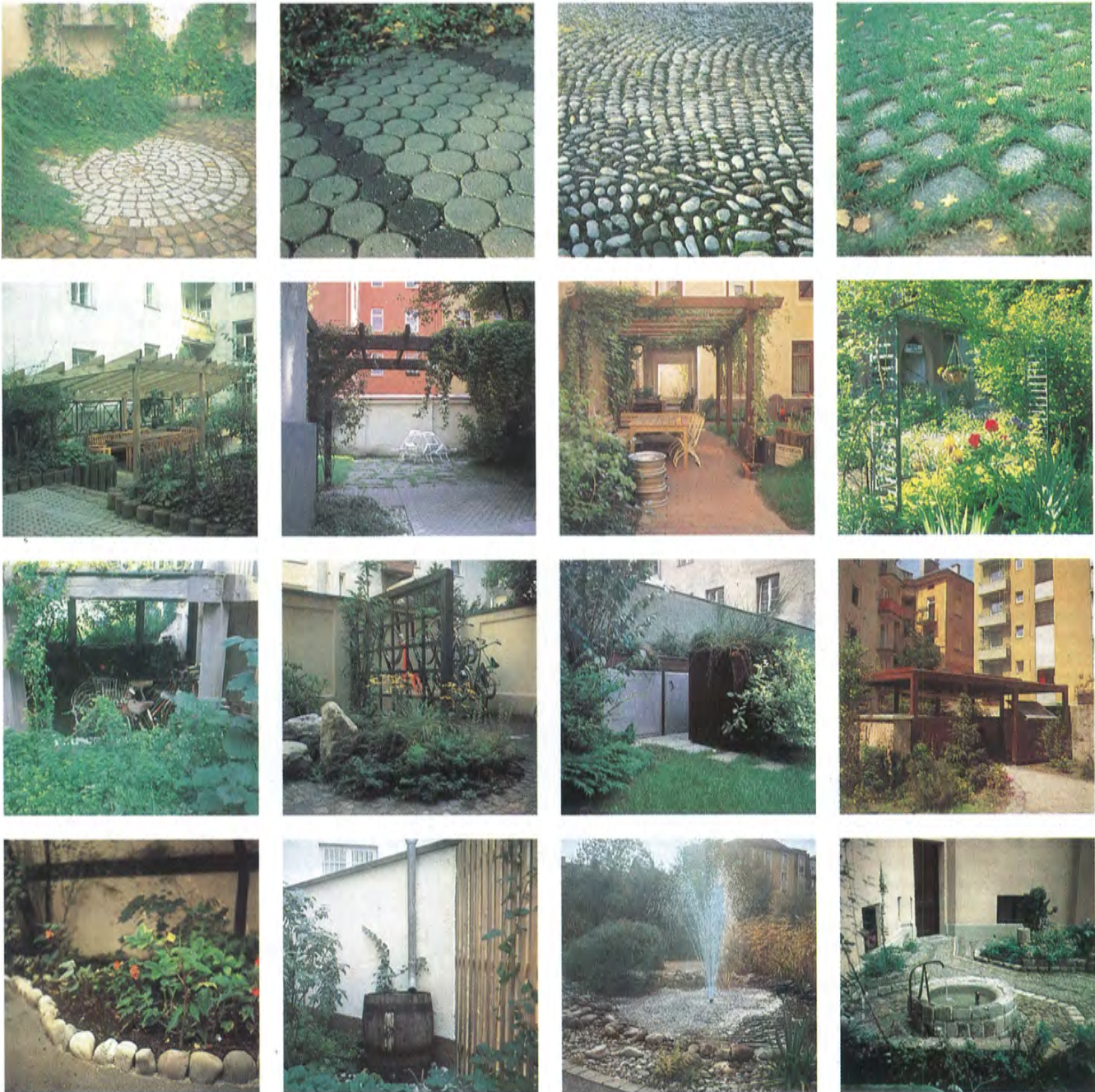
La *Urbanes Wohnen* entra nel processo di trasformazione del territorio offrendo consigli e informazioni alle diverse figure che operano nel mercato edilizio: progettista, costruttore, futuro abitante. Gli ambiti di interesse riguardano soprattutto le zone di gioco e di riposo (spazi confortevoli in cui recuperare le energie psicofisiche dissipate lungo i percorsi), le zone di minor traffico meccanizzato (percorsi pedonali e ciclabili, zone a traffico limitato) e gli spazi comuni.



Lo stesso cortile può assumere identità ed usi differenti attraverso l'arredo e l'impiego e la combinazione di essenze vegetali diverse. In basso, assonometria di una proposta di intervento

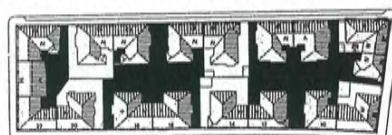
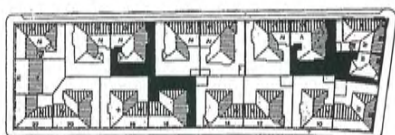
(Fonte: Bayerisches Staatsministerium, Grüne Innenhöfe, 1984)





La varietà dei materiali impiegati per la pavimentazione per le pergole, l'uso dell'elemento acqua. la mimetizzazione di oggetti estranei o esteticamente poco piacevoli sono frutto della partecipazione attiva degli abitanti nella definizione di un luogo progettato in prima persona a misura delle proprie esigenze, non senza una certa compiaciuta volontà di autoriconoscimento e autoidentificazione

(Fonte: Bayerisches Staatsministerium, Grüne Innenhöfe, 1984)



La sequenza della progressiva eliminazione delle barriere e delle suddivisioni tra i cortili fino al totale svuotamento e alla permeabilità dello spazio interno

Rinnovamento di una parte di città Wohnblock-Nachbarschaft Westend Block 44



Il logo che pubblicizza l'attività svolta nell'isolato 44 sintetizza efficacemente il significato dell'iniziativa. A fianco planimetria dell'isolato prima dell'intervento



L'esperienza, sviluppata attraverso gli anni Ottanta, è stata connotata dal tentativo di far entrare gli stessi abitanti nel processo di scelta e di amministrazione di un risanamento urbano. Il blocco residenziale fa parte di un quartiere di Monaco, realizzato nel secolo scorso con aree interne cortilizie attualmente a destinazione mista (residenziale e ad attività artigianale). L'area di pertinenza, diversamente dalle facciate che erano vincolate, aveva subito dei processi di trasformazione che l'avevano portata a risultare come un aggregato di piccoli e stretti percorsi e spazi aperti, alcuni dei quali erano a loro volta occupati da ridotti volumi edificati, che limitavano, però, l'illuminazione delle abitazioni. Al centro dello spazio cortilizio era collocata un'attività di produzione artigianale di laminati, che inquinava acusticamente tutto il contesto.

Il progetto, che viene di volta in volta definito tramite riunioni tra progettisti proprietari e inquilini, cerca di rispondere soprattutto alle richieste dei figli degli abitanti, principali utilizzatori delle aree comuni. Smantellata la fabbrica, realizzato un garage sotterraneo per 38 auto, la progettazione si concentra sulla superficie cortilizia, in cui si disegnano i percorsi nel verde e un asilo non recintato, realizzato con una struttura a padiglione in legno, che si presenta come una sala polifunzionale.

Il progetto di risanamento è realizzato in accordo tra il Comune di Monaco e la società MGS, che hanno affidato l'incarico all'architetto Anton Sheller, mentre la progettazione degli spazi aperti viene realizzata dallo studio di architettura Drum & Associati. L'associazione Urbanes Wohnen contemporaneamente aveva il compito di individuare i dati di base per la progettazione tramite riunioni ed incontri con gli abitanti.

In mezzo all'isolato a blocco era collocata una rumorosa fabbrica per la lavorazione di laminati con una serie di volumi annessi. L'intervento ha previsto il trasferimento della fabbrica e la costruzione di un garage sotterraneo mentre nello spazio così liberato ha trovato posto un padiglione per i bambini





Modello dell'intervento: con la demolizione delle superfetazioni interne e della fabbrica si è creato lo spazio per un ampio giardino ricco di verde. Il plastico è stato essenziale per rendere comprensibile l'intervento agli abitanti, che hanno così avuto modo di esprimere pareri e desideri

(Fonte: M. Drum, U. Kühn, M. Szöllösi-Janze, B. Zimmermann, Bewohner-Selbstverwaltung in einem Münchner Sanierungsblock, München, 1988)



L'isolato a corte è costituito da 13 appartamenti, di cui 3 posseduti dalla "Società per il rinnovo urbano di Monaco". Il progetto degli spazi verdi è innestato su un percorso centrale, che collega ambienti diversi dedicati al gioco dei bambini e simbolicamente chiamato "colonna vertebrale del vicinato"

Residenze verdi nel quartiere Hasenberg di Monaco



Planimetria di progetto: architettura, spazi aperti e vegetazione

Legenda:

Edifici esistenti	Rimboschimento	Viali
Parcheggio	Piazza Feldmochinger	Quinte alberate
Aree di completamento e di nuova edificazione	Zona militare	Orti in affitto
Giardino d'inverno	Aree verdi tra i quartieri	Terrazze private
Nuovi quartieri residenziali	Viale dei principi	Piazze e aree libere
Edifici a destinazione speciale	Aree verdi private	Edificio su strada privata
Pergolati e tettoie per auto	Scuole e impianti sportivi	Percorso pedonale
Boschi da conservare		



Committente:

Landeshauptstadt München.

Analisi, impostazione metodologica:

C. Scheiblauber, Architektin BDA, con O. Mayr.

Progettazione settoriale:

N. Neuleitner, C. Scheiblauber.

Pianificazione del verde

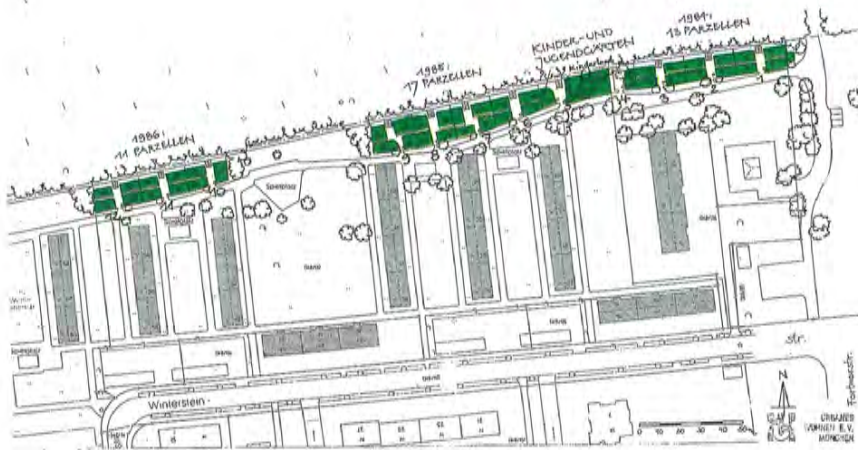
e organizzazione dei dibattiti:

Urbanes Wohnen, R. Schmid

(progettista degli spazi liberi a verde).

A nord di Monaco c'era un grande insediamento di 500 appartamenti per senza tetto. Il progetto di lottizzazione, messo a punto all'inizio degli anni Ottanta realizza un insediamento di notevole estensione in cui venivano organizzate, in una rete di percorsi gerarchicamente strutturata, ampie aree a zone verdi, che si relazionavano da un lato con gli altri quartieri periferici della città, e dall'altro con i terreni destinati alle attività agricole.

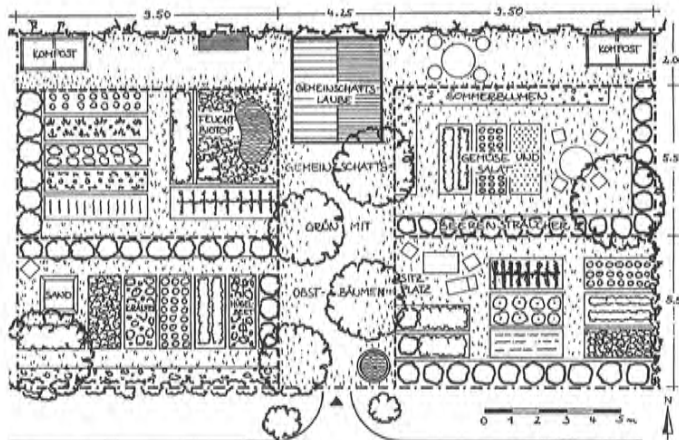
Negli anni 1984-87 l'azione di Urbanes Wohnen ha aiutato i residenti e i loro bambini a progettare spazi verdi e giardini per se stessi, con l'impegno e il lavoro di tutti, adulti e bambini, attraverso attività di gruppo e azioni comuni. Interessanti risultano proprio questi spazi verdi prospicienti all'edificato, realizzati lungo un percorso non meccanizzato in cui vengono organizzate superfici orticole, spazi comuni con pergolati e giardini.



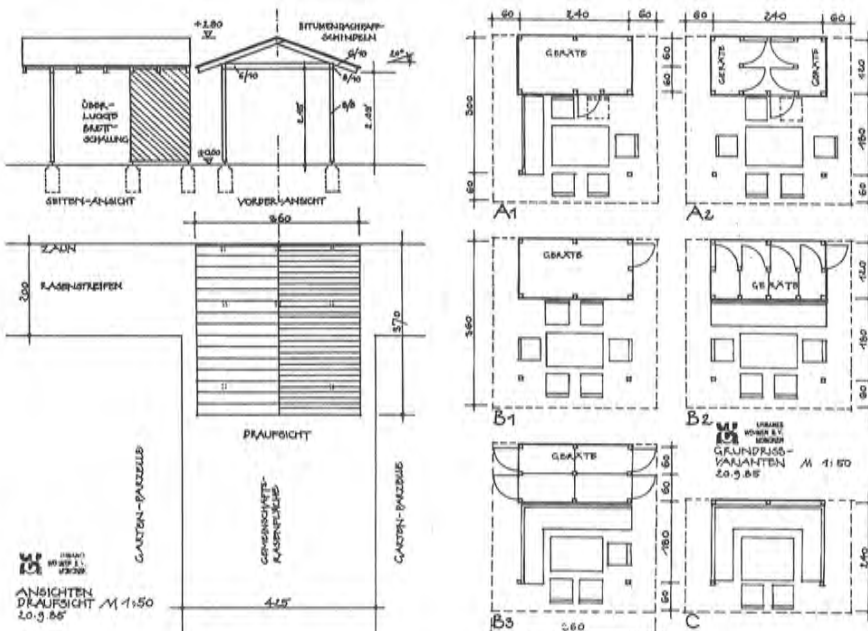
Prati incolti sono stati trasformati in giardini con maggiore utilità sociale



Prima



Dopo



A sinistra:
La localizzazione delle aree verdi rispetto all'edificato, quasi un ideale limite, una chiusura del complesso residenziale

Diagramma del giardino dei residenti divisi in 4 lotti e fornito di attrezzature comuni.

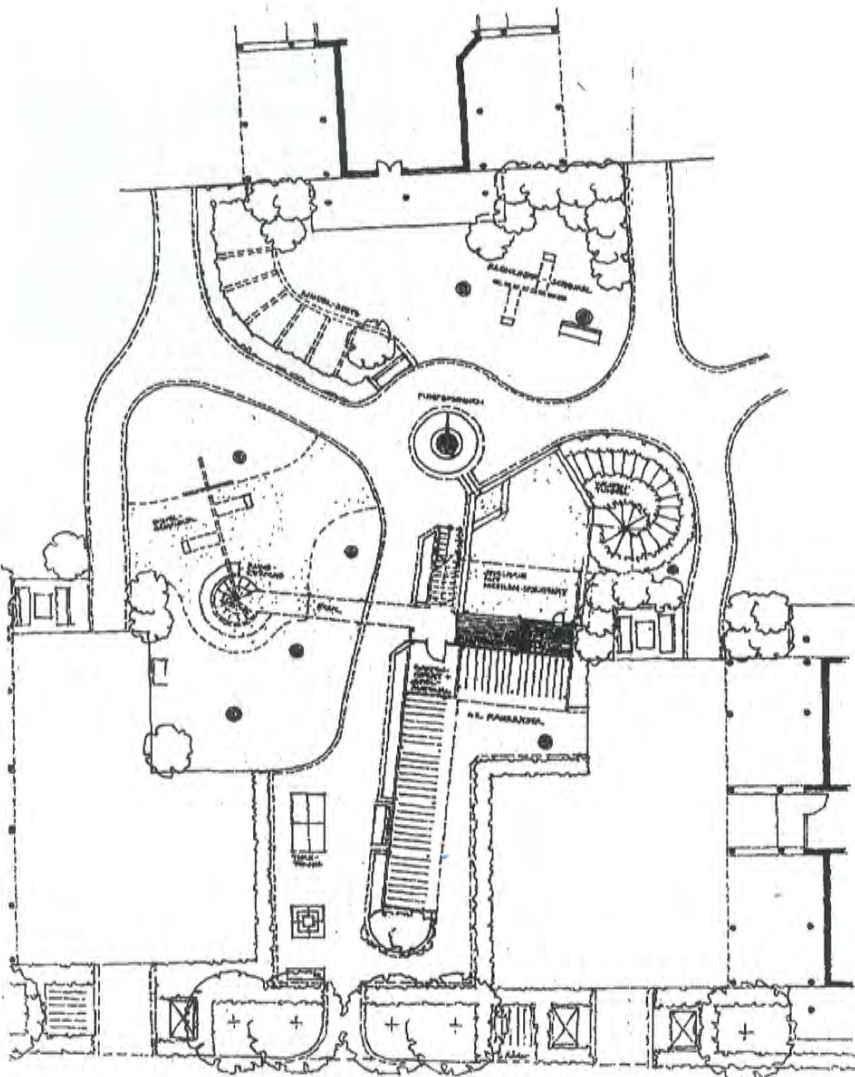
Le possibilità dispositive dei pergolati del giardino

(Fonte: Franz Herold, *Bewohnergärten statt Abstandsgrün. Garten-nachbarschaft Hasenberg-Nord, München, 1988*; ed inoltre Christine Scheiblaue, Reiner Schmidt, *Entwicklungskonzept Hasenberg, in "Garten + Landschaft", 1988*; Franz Herold, *Bewohnergärten statt Abstandsgrün, in "Garten + Landschaft", 1988*).

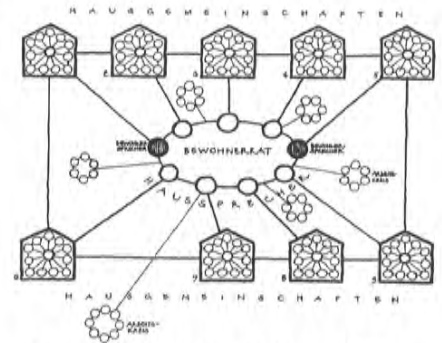
Quartieri residenziali integrati a Nymphenburg

Il progetto, sviluppato tra il 1979 e il 1988, ha visto Urbanes Wohnen come promotore di una serie di iniziative sociali volte a riorganizzare le strutture e le abitudini di un quartiere residenziale della cintura di Monaco, attraverso la partecipazione degli abitanti, sensibilizzati e attivati concretamente a riprogettare gli spazi connettivi definiti dalle aree di pertinenza del volume edificato. L'esperienza, fortemente strutturata attraverso un reale percorso democratico verso le diverse fasi decisionali, ha permesso di qualificare lo spazio comune con caratteri di estrema accessibilità e flessibilità, in cui è possibile risolvere le esigenze di svago e divertimento dei bambini, organizzare feste, riunioni, mercatini di quartiere, ecc..

(Fonte: M. Drum, W. Tomásek, Mehr Demokratie im Wohnbereich. Integriertes Wohnen Nymphenburg, München, 1988)



Nuovi quartieri residenziali e sistemazione del verde



Il diagramma sintetizza le fasi dell'azione intrapresa dagli abitanti



Gli inquilini tennero la loro prima riunione a metà dell'anno prima di iniziare l'azione di vicinato. In questa occasione si divisero in 9 gruppi o comunità di vicinato che dovevano eleggere i loro rappresentanti e i loro portavoce, i quali in seguito formavano un consiglio di residenti con riunioni mensili



Naturalmente anche i bambini hanno partecipato alla costruzione dei loro campi da gioco



Le feste auto-organizzate sono un momento di conoscenza e integrazione tra gli abitanti del quartiere. La gente di Vivere integrati si insedia nei suoi nuovi distretti

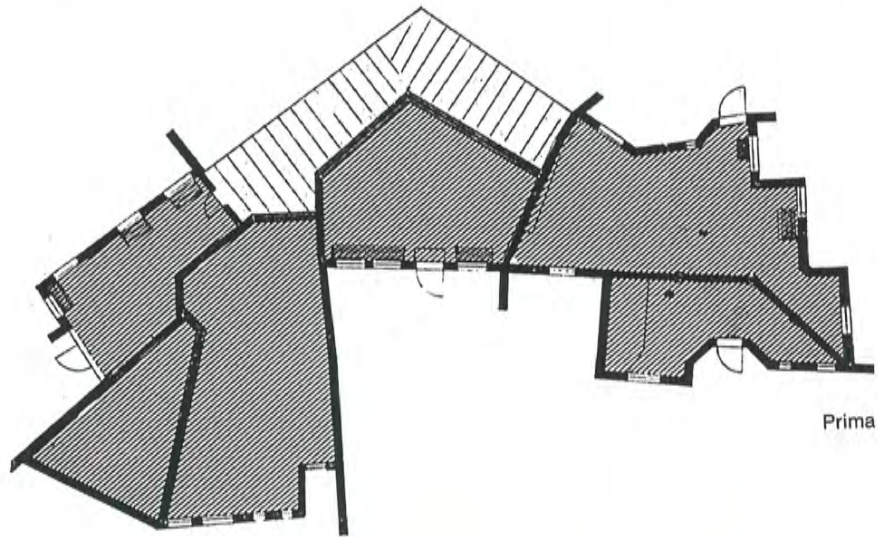
L'associazione di cortile *Leug ins Land*

È un classico esempio, all'interno di un isolato di un quartiere storico di Monaco, di promozione attiva finalizzata alla riqualificazione ambientale attraverso interventi minimali.

Il progetto realizza, attraverso un'associazione di cortile, la fusione di sei piccole aree cortilizie. Gli abitanti abbattono i muri di perimetrazione dei confini di proprietà, eliminano le pavimentazioni di calcestruzzo, gli spazi comuni destinati ai cassonetti portarifiuti, e realizzano zone verdi di riposo, spazi comuni attrezzati con pergolati.

Urbanes Wohnen è servita da innesco nel concretizzare l'operazione, per mezzo di indagini mirate e finalizzate a sintetizzare i desideri degli abitanti in merito alle funzioni che doveva assolvere il luogo. Gli abitanti si sono poi riuniti per definire le linee dell'intervento assieme ai progettisti, mentre i proprietari stipulavano un accordo per trasformare queste superfici private in parti ad uso comune.

Attraverso interventi di auto-costruzione e piantumazione gli stessi abitanti poi hanno progressivamente eseguito il progetto.

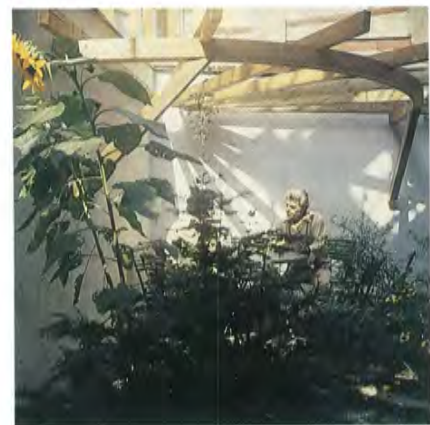


Prima



Dopo

Un esempio della trasformazione delle aree cortilizie da grigie enclosures con alte pareti in cemento a giardini ben attrezzati; la rimozione dei cassonetti e delle coperture realizza uno spazio all'aperto attrazzabile con verde e pergolati



Un miglio di strada dedicato al gioco

Pista per skateboard

Campo da gioco

Punto di ritrovo per i giovani

Giardino

Museo del tram e del quartiere

Piazzetta con pareti verdi e fermata dell'autobus

Punto di informazioni

Caffetteria

Campo da gioco coperto

Pista ciclabile

Zona relax

Passaggio veicoli

Giardino di rose

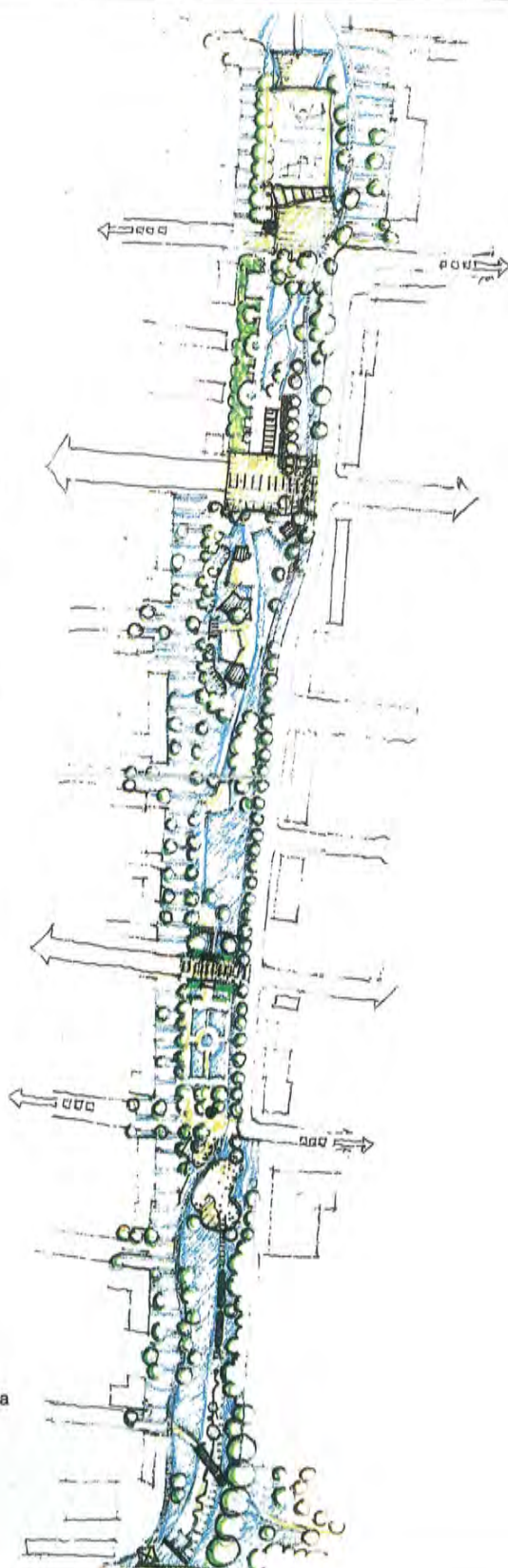
Cantiere da gioco

Percorso pedonale

Collina per gare in bicicletta

Tram da gioco

Biotopo



L'intervento riguarda in questo caso un contesto urbano pubblico di estremo interesse: una strada che per la lunghezza di un miglio viene completamente riorganizzata, definendo connessioni e percorsi di attraversamento con le altre parti di Milbertshofen (città-quartiere di Monaco) e agendo come una nuova spina dorsale attrezzata.

La *Spiel-Meile* contiene al suo interno tutte le caratteristiche di un percorso nel verde con spazi a gioco, giardini, divertimenti sportivi, piccole strutture museali a taglio simbolico, attrezzature informative, ecc.

In effetti l'intervento, sviluppato tra il 1988 e il 1989, sembra concepito più per un'utenza fatta di bambini piuttosto che di adulti, e in cui i bambini possono sperimentare, alla loro scala, effetti, forme, dispositivi, volumi e oggetti della città reale.

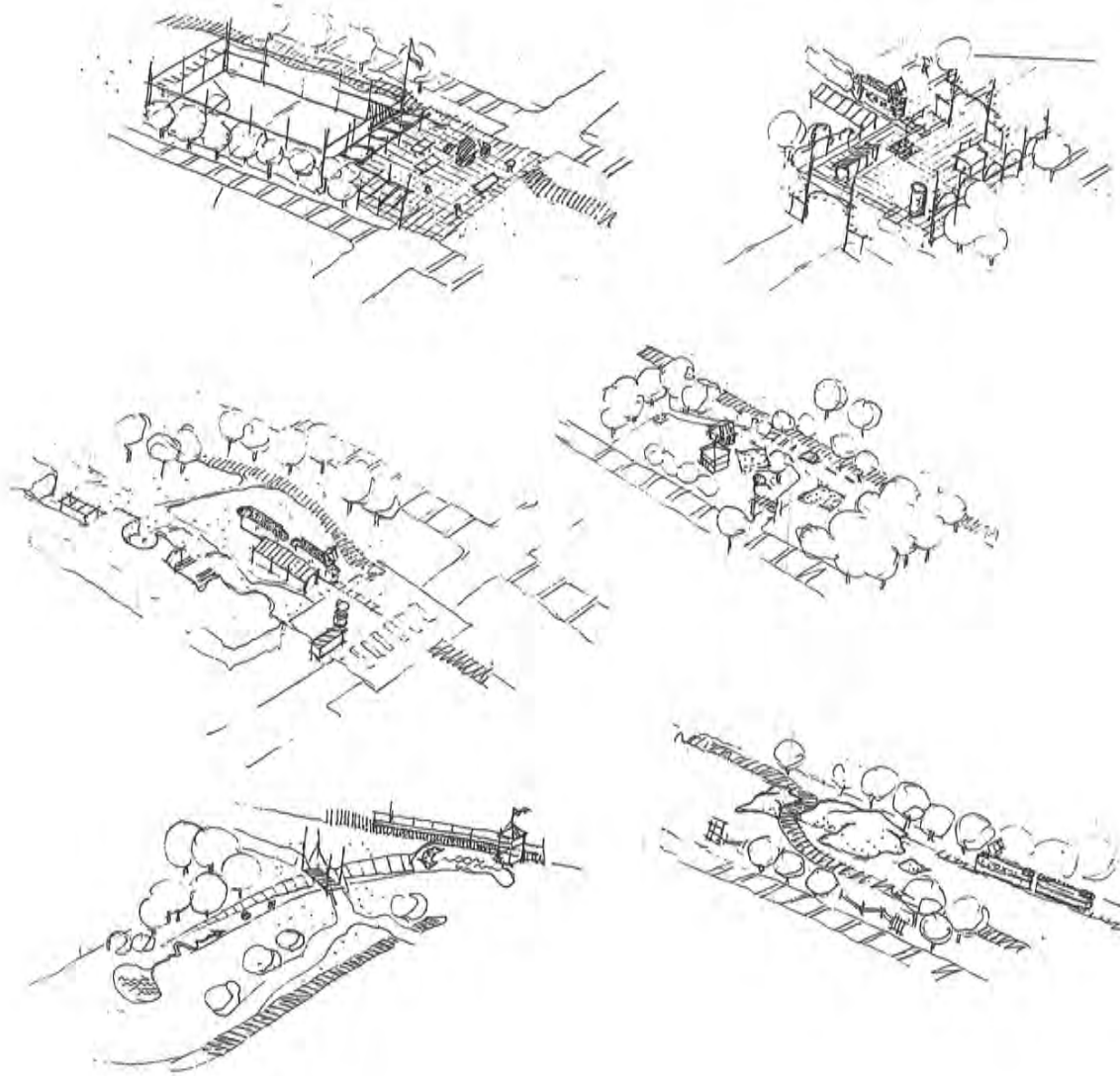
Esiste un *percorso del progetto* in cui, tra le righe del divertimento, ci si può immergere per confrontare idee, modellare tipologie, comprendere le regole della socialità e del vivere in comune la città.

Progettisti:

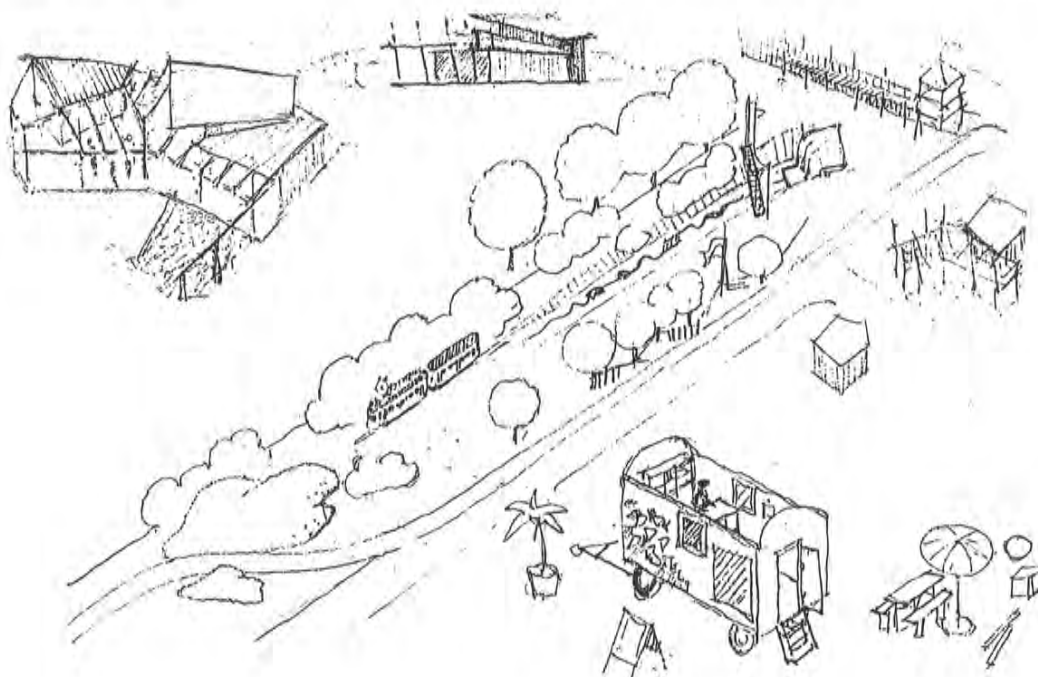
C. Will, R. Schmidt, J. Weber, M. Mann, per *Urbanes Wohnen*.

(Fonte: Camilla Will, *Spielerisch den Stadtteil verbessern. Spielmeile: Rückgrat für Stadtteil-Engagement in Milbertshofen, München, 1993*)

Planimetria della strada dedicata al gioco con interconnessioni alla città



Schizzi delle soluzioni per le varie aree di gioco



Il progetto dell'asse Irno

Una nuova identità per il paesaggio urbano e fluviale di Salerno

Susanna Menichini



Il nuovo paesaggio urbano dell'Irno

Salerno è una città in forte trasformazione: il recupero recente del suo lungomare e il nuovo piano regolatore in corso di elaborazione ne sono una testimonianza significativa. Nell'articolo si presenta il progetto di una nuova strada che collega la zona nord della città con l'area della stazione e il lungomare, snodandosi lungo il fiume Irno, che, seppure fortemente alterato e mortificato nel suo corso naturale da interventi di regimazione, costituisce, ancora, il segno ordinatore dei tessuti urbani e la memoria di un paesaggio d'acqua per i suoi abitanti.

Non curare ferite o ristabilire equilibri alterati, ma cercare una valenza paesaggistica nuova attraverso una strada capace di recuperare il fiume, evocando e potenziando al massimo l'immagine di esso, ha costituito l'obiettivo primario del progetto, che è diventato, quindi, occasione di recupero non solo del fiume ma di tutta l'area urbana circostante.

Salerno is a dramatically changing town, as meaningfully witness the recent recovery of the seafront promenade and the new town-planning scheme now in the making. The essay introduces the project of a new route connecting the northern end of the city with the railway station area and the seafront, winding along the Irno river. The latter — despite the fact that its natural course has been heavily modified and constrained by steadying works — still represents for the inhabitants the best tool for "reading" the town fabric and the memory of a water landscape.

The primary aim of the project was not so much treating wounds or recreating altered balances but rather the search for a new landscape value through the possibility to recover the river, by recalling and boosting its image as much as possible. The project thus became a true occasion for recovering not only the river, but the whole surrounding urban area.

Un'occasione per l'applicazione di una metodologia d'impianto

La partecipazione al concorso appalto bandito dal comune di Salerno nel 1991 è stata l'occasione per questo progetto. L'intenzione è stata quella di sperimentare, in un caso concreto, sia la stretta relazione tra processo di elaborazione del progetto ed esercizio valutativo, che l'opportunità di considerare il progetto di una nuova strada come "strumento" per riqualificare e recuperare il contesto urbano.

Da tempo, in sede di ricerca, si è giunti al convincimento dello scarso interesse della valutazione di impatto se svolta e utilizzata *ex post* solo come verifica della costruibilità del progetto, e della necessità, al contrario, di utilizzare il suo contributo per concorrere a specificare meglio, passo dopo passo, gli obiettivi del progetto e accrescere la comprensione delle esigenze che il contesto pone. In quest'ottica "la valutazione" diviene, quindi, elemento imprescindibile per la progettazione, sia evidenziando le "preoccupazioni" dipendenti dall'impatto dell'opera, che indicando i "requisiti prestazionali", rispetto ai quali sottoporre a verifica e selezionare le solu-

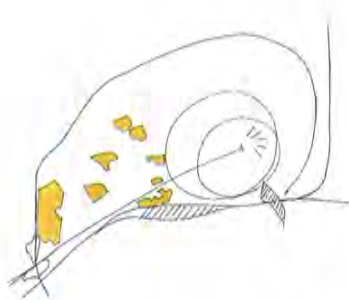
Un piano per Vicenza

Angela Cattaneo

Da "Un piano per Vicenza" l'autrice propone alcune tavole e disegni elaborati per ricostruire il processo che l'ha condotta all'espressione dell'"evolvente" come progetto di città in un rapporto continuamente verificato con la preesistenza, il cui valore non è codificabile in tematiche bensì è la ragion d'essere dell'"abitare".

Un progetto a scala urbana deve indicare i nuovi rapporti nella città partendo dalla consapevolezza dei luoghi che garantisca i successivi interventi a scala architettonica molto più dell'insieme di vincoli o dei rapporti meramente funzionali della normativa attuale, alla quale continuerà a suggerire che ogni luogo è prezioso non tanto per gli edifici che vi si trovano (è qui che passa la licenza di distruggere) quanto per la sua "appartenenza" a un organismo che esiste.

The Author illustrates, through some tables and drawings from her Un piano per Vicenza, the development of an evolving project for a city constantly related to pre-existing items, whose relevance cannot be translated into mere topical issues but is, in the Author's opinion, the very essence of "inhabiting". An urban-scale project, pointing to new relationships in the city, based on the "awareness" of sites, will guarantee better architectural interventions. Perhaps more so than the set of bonds or merely functional relationships deriving from present-day rules. The latter will keep ignoring that any site is valuable not so much for the buildings it hosts (hence the "licence to destroy") but most of all for its belonging to an existing body.



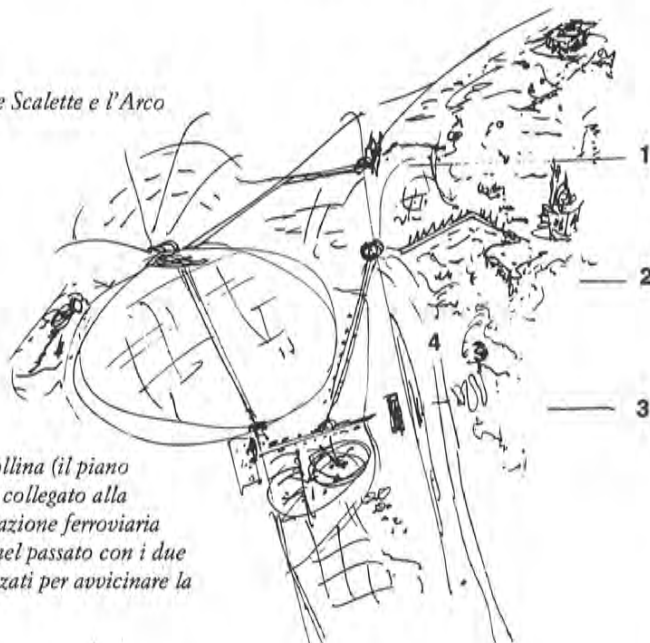
“la distruzione non è passata (una sopraelevata proposta lungo la linea ferroviaria) là dove gli abitanti riconoscevano valore a quello che andavano perdendo”

1 accesso alla collina: le Scalette e l'Arco

2 accesso alla collina:
i portici del Muttoni

3 nuovo accesso alla collina (il piano propone questo accesso collegato alla ristrutturazione della stazione ferroviaria nell'ottica già espressa nel passato con i due splendidi percorsi realizzati per avvicinare la collina alla città.)

4 la linea ferroviaria



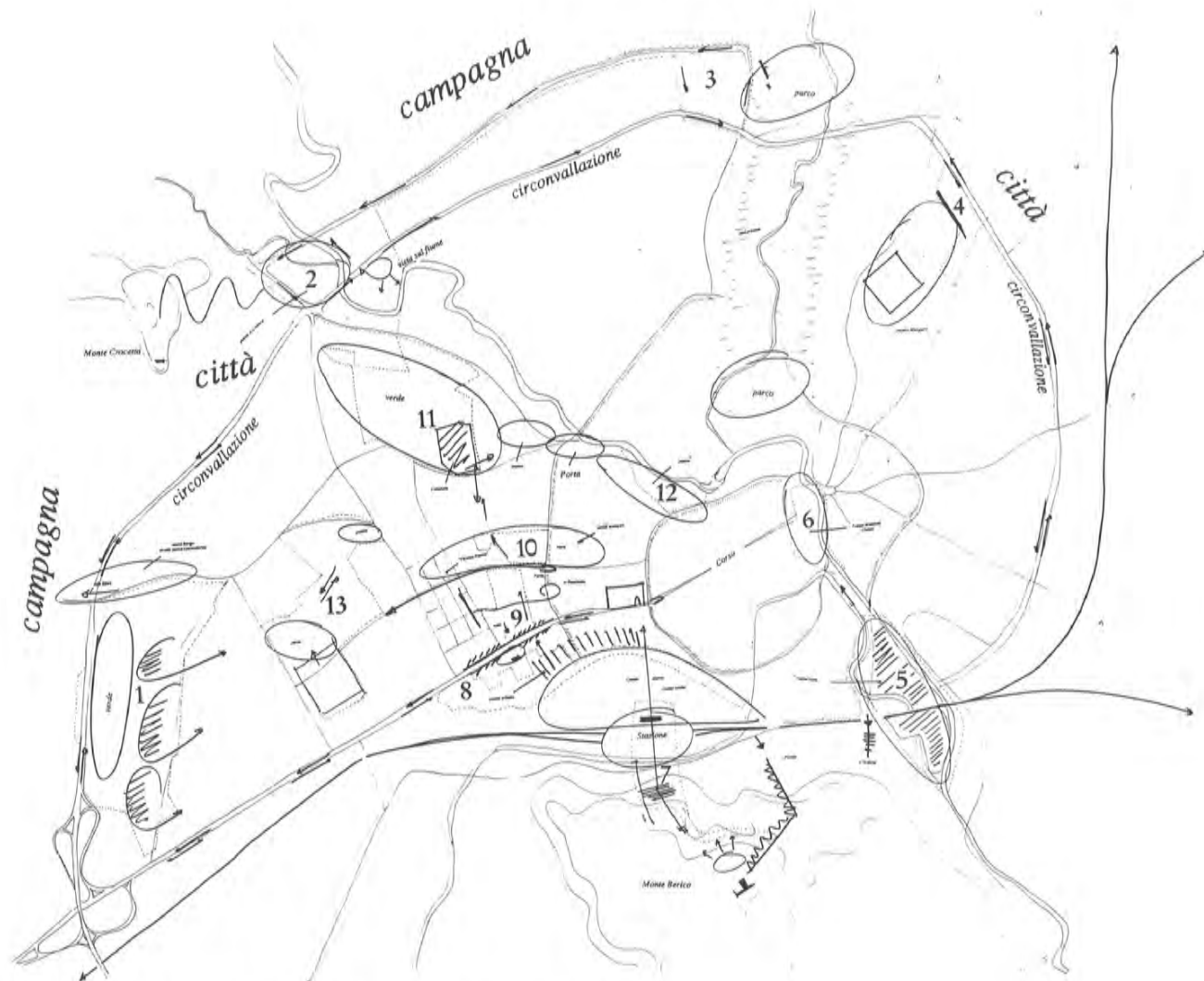
Progettare con l'esistente

“Vivo in periferia da sempre.

Da anni assisto allo scardinamento dei riferimenti fisici del mio habitat (per la memoria, l'orientamento, l'identificazione).

Il cambiamento passa senza una ragione che me ne faccia partecipe.” Così scrivevo, circa dieci anni fa. Cosa mi spiaceva, allora, di fronte agli interventi o ai progetti elaborati per Vicenza da non riuscire a costruire una critica sul piano della cultura urbanistica? Eppure, era talmente forte la sofferenza per le perdite che continuamente subivo! Erano lutti, e l'attesa del nuovo veniva regolarmente delusa.

Quando la distribuzione dell'esistente, da quotidiana e capillare, divenne programmata, attraverso lo strumento urbanistico dei Piani particolareggiati, e potei constatare, alla presentazione del progetto di Gino Valle (incaricato di redigere cinque di quei piani: l'"asse direzionale" (1)), che non si trattava della mediocrità dei progettisti ma di una prassi radicata nella cultura, che non avevo ben valutato prima che interferisse con i luoghi del mio vivere quotidiano — e talmente radicata che nessuno sembrava rendersi conto dell'entità della distruzione che ogni progetto sottin-

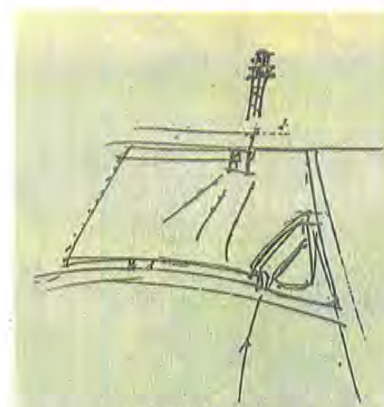


Ricerca dell'individuazione delle aree di intervento nel contesto della città

Legenda:

- 1 È la parte di campagna, confinante con le propaggini residenziali di Vicenza ovest, ritagliata dal viale di raccordo con l'uscita dell'autostrada del Sole [...].
- 2 Nodo di traffico e convergenza dell'espansione residenziale e commerciale della città, l'Albera [...] è oggetto di dibattito locale per i vari progetti che tendono a decongestionare il traffico dell'incrocio [...].
- 3 L'area individuata corrisponde alla previsione di rendere a senso unico di marcia il tratto di circonvallazione tra l'Albera e villa Cricoli, per poter qualificare questa zona residenziale di margine tra città e campagna.
- 4 L'area di rispetto del Cimitero Maggiore confina con il viale di circonvallazione (qui dove il raggio della sua traiettoria si accorcia entrando nella città) senza che sia percepibile questo episodio urbano.
- 5 Area di testa della circonvallazione, da considerare unitaria nei progetti di ristrutturazione, per la sua conformazione di isola naturale tra i fiumi Bacchiglione e Retrone e per la sua posizione urbanisticamente strategica. Parte di quest'"isola" è oggetto di Piano particolareggiato (PP II).
- 6 Piazza Matteotti (già piazza dell'Isola): luogo monumentale (teatro Olimpico, museo civico nel palladiano palazzo Chiericati), è stato oggetto di Concorso nazionale di architettura, in particolare per risolvere l'adiacente comparto dell'ex macello.
- 7 Stazione ferroviaria: la scelta in prima ipotesi di un nuovo accesso verso la collina privilegia, nella ricerca di una soluzione al traffico di

- confluenza alla stazione, il rapporto (anche visivo) città-collina.
- 8 L'area relativa al PP 5 (Ferrotramvie) è vista principalmente in rapporto a Campo Marzo.
- 9 Con la precedente e le successive quest'area (PP 7) fa parte dell'asse terziario previsto per rinnovare la città (il progetto complessivo è dell'architetto Gino Valle). Già sede dell'industria Beltrame, l'area confina con il borgo di S. Felice.
- 10 Già sede dell'industria Gresole, l'area (PP 6) si trova di fronte alle mura della città, lungo la via che entra nel centro storico attraverso l'arco aperto nei primi del '900 quando fu edificato il quartiere residenziale di "Vicenza Nuova".
- 11 La scelta unitaria di quest'area, oggetto di due Piani particolareggiati (PP 8 e 9), è determinata dalla convinzione che questo "fuso" urbano costituisca un'occasione preziosa per qualificare come città un'ampia zona di periferia: l'area infatti si allunga verso Porta S. Croce da una parte, e dall'altra, verso l'Albera.
- 12 Interna al centro storico, sede di attività che sono e saranno trasferite, quest'altra area a "fuso" (in simmetria con la precedente) costituisce l'occasione di relazione la periferia al centro seguendo la trasversalità che il corso del Bacchiglione determina nella città.
- 13 Area sede di ex fornaci (in parte esistenti, in parte demolite): si trova ad essere centrale rispetto alla periferia Ovest della città, dentro un quadrilatero con una rete stradale a maglia larga perché poco edificata rispetto agli adiacenti. L'area congloba due Piani particolareggiati (PP 1 e 2) e l'attuale mercato ortofrutticolo di cui si prevede il trasferimento.



PP7: rapporto con il campanile-torre di S. Felice

“è la caratterialità dei luoghi che ispira la scelta delle attività insediabili, non viceversa. Per questo non avevo assunto l'“asse direzionale” come esigenza oggettiva di Vicenza (risolverò la “città degli affari” per punti, lungo una direzione che parte dalla stazione (...) e finisce all'Albera”

Particolare della tavola *l'evolvente*,
(planimetria 1:5000)

Legenda:

2 la ristrutturazione della viabilità coinvolge il territorio limitrofo per realizzare un largo urbano — convergenza di riferimenti (il fiume, la collina, la nuova torre...).

8 valorizzazione dell'ex ospedale psichiatrico, come episodio urbano compiuto; ristrutturazioni e nuove costruzioni risolte con testate "a palazzo" su Campo Marzo, così da concludere la linea concava di affaccio alla collina.

9 concentrazione di "terziario" in un grande edificio-perno della trama periferica anni '20, mentre il parcheggio nel verde privilegia il rapporto con l'antico borgo di S. Felice.

10 la preesistenza dà il ritmo alla composizione degli spazi (parte residenziali, parte terziari).

11 il progetto interpreta le indicazioni di P.R.G. sfruttando la potenzialità dell'esistente, a partire dall'arrocamento di un'ex industria che diventerà "cittadella", incrocio tra la direzione del terziario e quella a carattere culturale segnata dal percorso del fiume.

tendeva, scrissi: «*Io, abitante di periferia*» (1985). Ponendomi *abitante*, come soggetto, avevo una verità da contrapporre.

Ricordo qui il movente del mio interessamento per le periferie urbane perché già segna una diversità nel metodo: non potrei elaborare alcun progetto di intervento sul territorio senza instaurare un rapporto con la *preesistenza*.

Ed era questo (la mancanza di questo rapporto che avvertivo nei progetti) che mi spiazzava: non erano i luoghi che io conoscevo che venivano rinnovati, erano luoghi astratti, e astratti restavano i modelli di intervento proposti. Come potevo costruire una critica senza porre prima anche diversi criteri di valutazione del territorio? Io sapevo che le "necessità" (cubature e funzioni) che ogni piano esprimeva non presupponvano automaticamente la perdita dei valori che attribuisco all'ambiente. Il mio interesse era qui, in questa parte non detta perché non vista: gioielli sepolti — valori sconosciuti.

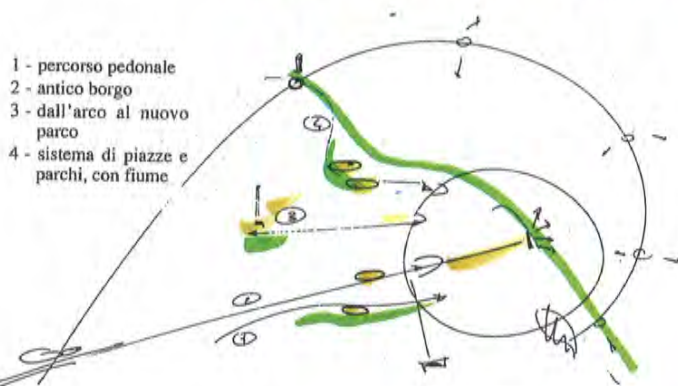
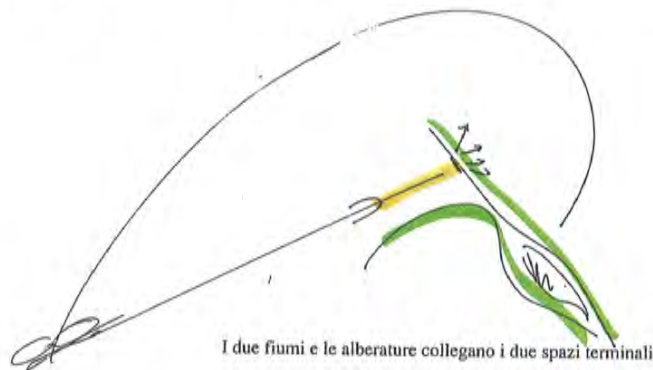
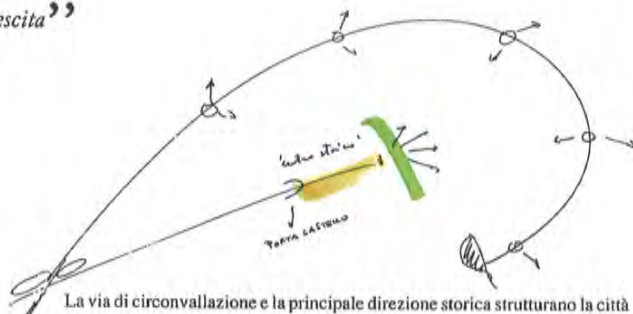
Era questa parte che dovevo portare alla luce.

Io passavo sotto l'arco
Io andavo al borgo

L'intuizione dell'*evolvente* l'ho avuta quando ho sentito la necessità di rap-



“affiora una legge di crescita”



I Piani Particolareggiati concepiscono un rapporto nuovo tra il centro e la periferia attraverso i percorsi consolidati

portare i luoghi dei Piani particolareggiati alla città intera. In quelli più vicini al centro storico la soluzione ad “asse” privilegiava una direzione inventata, che interferiva nel rapporto: centro-periferia allontanando ulteriormente la periferia dal centro. Ad immaginarne la realizzazione, vedo il retroterra (così viene ad essere perché l’“asse” privilegia il rapporto con il centro storico), già fragile nella consistenza dei suoi riferimenti, completamente alla deriva. D’altronde è questo l’effetto che ho rilevato anche negli altri progetti con cui mi sono confrontata (la Bovisa di Milano, per esempio): ogni nuovo intervento, essendo sradicato dalla realtà, non risolve la periferia, bensì continua a produrre effetto periferia, provocando nuove emarginazioni, altri frammenti.

Ecco, io penso che bisogna capovolgere questa logica: non è la *preesistenza* ad essere inadeguata al progetto, sono i progetti inadeguati alla *preesistenza*.

Ora, in quei Piani, ogni area era tangente a strade storiche di collegamento con il centro, strade che io ben conosco, ognuna con le sue caratteristiche cosicché era possibile scegliere: quella più commerciale, a tratti porticata; quella silenziosa, ombreggiata dagli antichi alberi di un parco privato; quella più aperta (preferita in primavera); quella “dei Cappuccini”, ancora ad andamento ondulato, che teneva un tempo il collegamento con la campagna. Proprio quei Piani consentivano un rapporto nuovo tra centro e periferia, non più antitetico: la qualità di città poteva espandersi fuori dalle mura scaligere lungo quei percorsi consolidati.

Il rapporto con la *preesistenza* poteva portare al progetto. *Io abitante* non era solo l’espressione di un sentimento ma era già ricerca, una prima fase dell’individuazione dei luoghi, della loro identità.

Il sentimento dell’*abitare* diventa criterio metodologico. Se gli architetti possono essere ritenuti responsabili di aver prodotto una cultura distaccata dalla vita, come conseguenza anche gli abitanti (dico in generale) hanno perso il *sensu dell’abitare*, perché oramai il significato di città è ridotto ai problemi del traffico, o alle funzioni urbane, oppure è terreno di scontro ideologico. Questo è molto pericoloso: già lo strumento ur-

banistico così com'è non salvaguardia il territorio, e, venendo a mancare la consapevolezza del valore del rapporto estetico con i luoghi che si abitano, viene meno anche la guida che motiva le scelte, e su queste consente il confronto, e per questo garantisce il valore di città.

Ho riscontrato che la distruzione non è passata là dove gli abitanti riconoscevano valore a quello che andavano perdendo.

Dall'intuizione dell'evolvente alla sua definizione come progetto di città

A Vicenza, per esempio, non è passata una sopraelevata che correva lungo la linea ferroviaria, proposta anni fa in uno studio sul sistema della mobilità. Io credo che la rivolta a quel progetto sia stata determinata dallo stretto rapporto tra città e collina che continua ad esistere nonostante sia diventato nel tempo (per la ferrovia prima, per il traffico poi) soprattutto un rapporto di vicinanza visiva.

Dalle tavole e dagli schizzi che considero il punto di passaggio tra ricerca e progetto emerge la specificità della città attuale (gli abitanti sono circa 110.000), acchiocciolatasi sulla linea ferroviaria di attraversamento est-ovest della Padana, alta rispetto alla percorrenza autostradale (sempre est-ovest); mentre la linea antica di questa direzione (*Strada major*) segna il centro fino al passaggio sul fiume, dove si ramifica a ventaglio.

Si delineano i primi rapporti; affiora una legge di crescita.

Trovo la *circostrizione* del luogo a cui appartengono i progetti. Esco dalle categorie astratte dell'urbanistica: se è vero che le periferie sono anonime e simili, nel momento in cui ne definisco l'appartenenza organica emerge la diversità.

Posso capovolgere vecchie interpretazioni: per esempio la collina non è un ostacolo (così hanno sottinteso i piani per il traffico che tendono a riportare ogni città ad un anulare), ma protegge il sud della città (e verificherò che è possibile pensare altrimenti al problema del traffico).

Capisco che il progetto consisterà nel dare forza a quello che già esiste, spesso in maniera latente: la collina, l'isola naturale, i percorsi che collegano gli

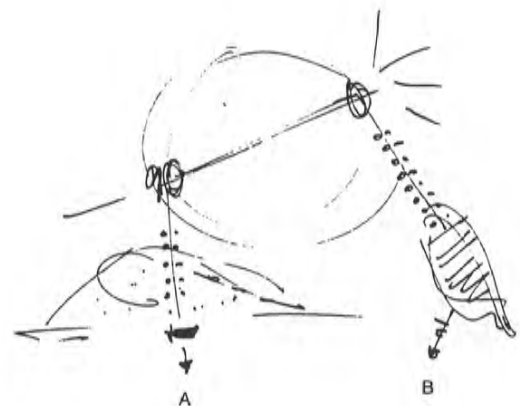
*Il concorso per piazza Matteotti.
Planimetria del centro storico (1:2000):
interrelazioni tra la piazza e il contesto urbano
(Progetto di Marta Lonzi, Angela Cattaneo)*

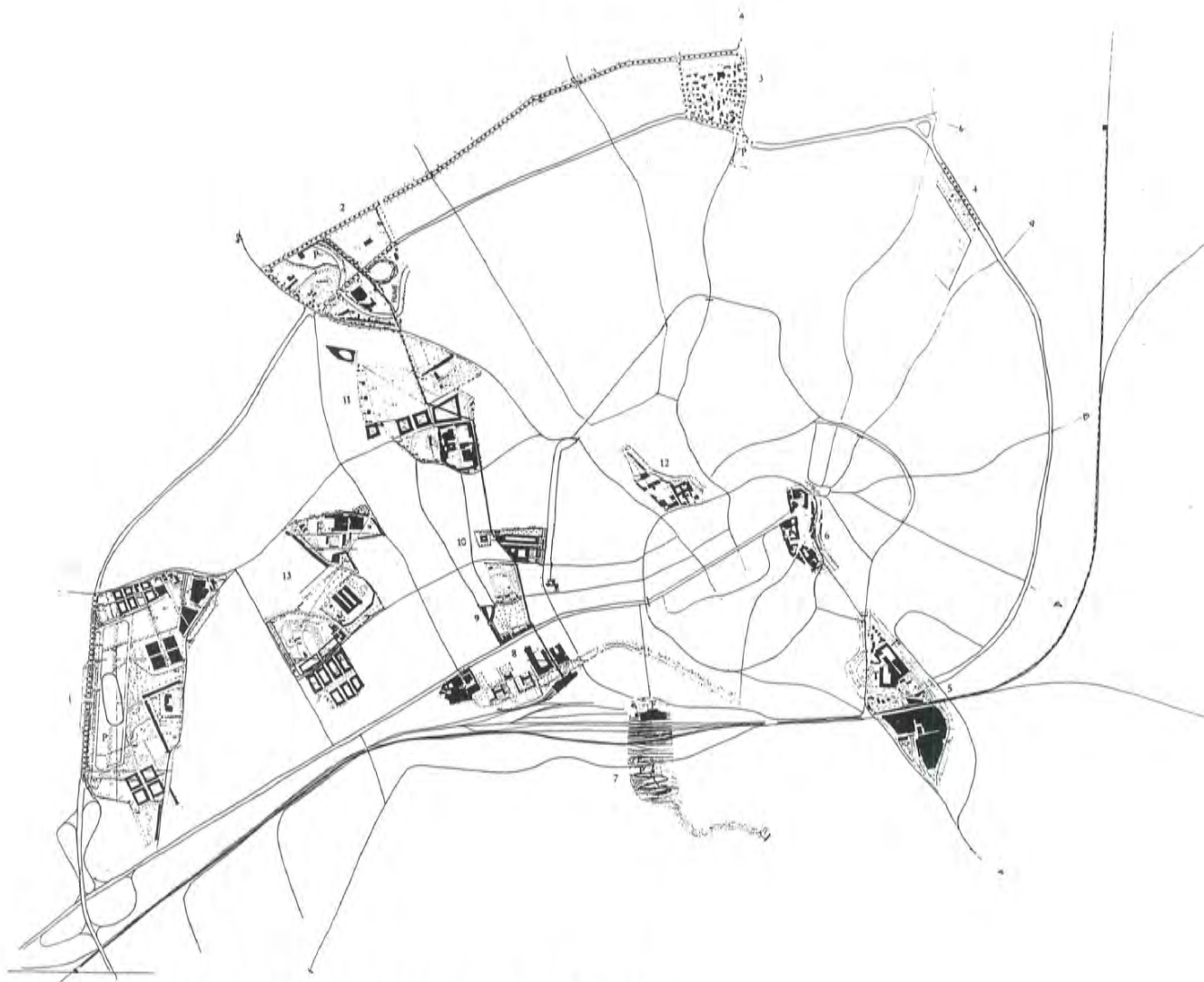


“la richiesta di risolvere nuove funzioni e il rispetto per l'integrità della città ha portato me alla scoperta dell'Isola Nuova”

Viali di accesso al centro storico dalle due stazioni principali della città

(A stazione ferroviaria; B Isola Nuova). Entrambi hanno, alle spalle, una salita verso la collina





L'evolvente del centro storico: 13 Piani urbanistici per un progetto di città

Legenda

- 1 I pomari
- 2 L'Albera
- 3 Dall'Albera a Villa Cricoli
- 4 Nuovo prospetto monumentale del cimitero maggiore
- 5 Isola nuova
- 6 Piazza Matteotti (Piazza dell'Isola)
- 7 Dalla stazione alla collina
- 8 P.P. 5: Continuità del Campo Marzo
- 9 Ex Beltrame (P.P. 7)
- 10 Ex Gresele (P.P. 6)
- 11 Dalla cittadella all'Albera (P.P. 8 e P.P. 9)
- 12 Mure Carmini — S. Biagio (Teatro Piccolo)
- 13 Ex Fornati (P.P. 1 e P.P. 2)



Il grattacielo, il campanile-torre di S. Felice, l'area relativa al P.P. 7

eventi urbani principali, la trasversalità del fiume, la pausa del costruito lungo l'Astichello, la testata ad anfiteatro verso Campo Marzio, e così via. Si tratta già di forma: la città già esiste, ed esiste la geometria di una curvatura che stabilisce il processo del mio percepire.

Attraverso il rapporto con la *preesistenza* la città si è rivelata: l'*evolvente* esprimerà il progetto come mia esperienza del territorio.

Questo a me sembra un processo così naturale! Invece, non è così.

Il territorio della coscienza

Nel 1986 il comune di Vicenza aveva bandito un concorso per il riassetto di piazza Matteotti (già piazza dell'Isola) — un bel tema: la piazza, monumentale, con opere del Palladio, lambita dal fiume, è oggi devastata dal traffico e mal disegnata da airole. C'era anche da risolverne le adiacenze (il comparto dell'ex Macello)



L'altana su Piazza Matteotti



Il fiume di fronte al luogo proposto per il Teatro Piccolo

Planimetria della città (1:10000). Tavola del concorso per piazza Matteotti (Marta Lonzi, Angela Cattaneo)



“il rapporto con la preesistenza poteva portare al progetto”

e proporre una diversa percorribilità. Avevo partecipato a quel concorso con Marta Lonzi, conosciuta attraverso il suo libro: “L’architetto fuori di sé” (2). Questa esperienza mi ha consentito di raggiungere una pietra miliare lungo il percorso che avevo intrapreso.

Così scrivo nella relazione al progetto: «[...] È nostra convinzione che sia giunto il momento di affrontare questa pratica progettuale che accoglie fatalisticamente come sua dialettica interna

il dover distruggere per poter costruire, secondo una concezione antitetica tra realtà e progetto che è quella che ha generato le periferie delle città (...)

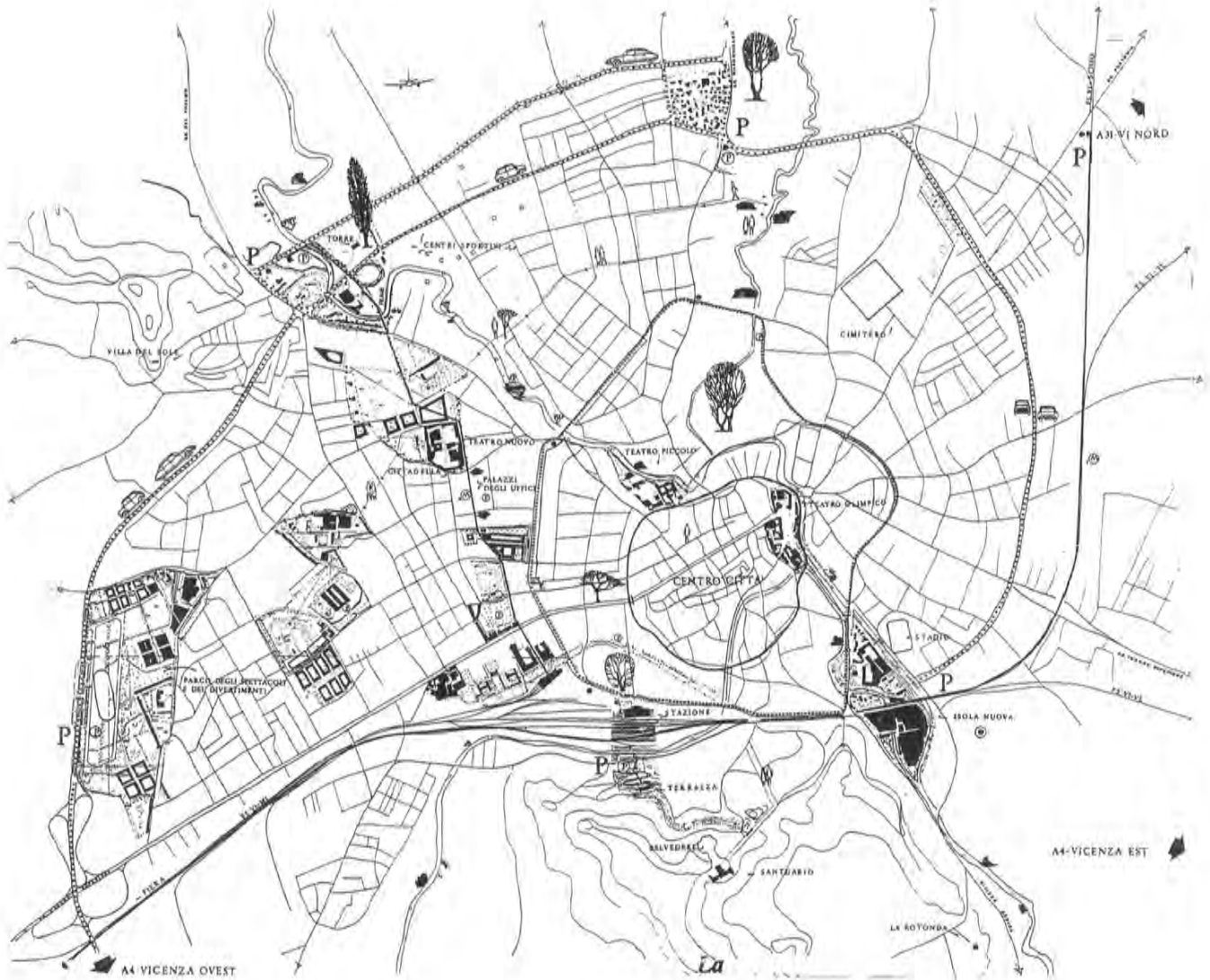
È nostra convinzione che l’architetto debba maturare una consapevolezza nuova, diversa da quella dimostrata finora, della realtà e, quindi, del proprio processo creativo operando un ribaltamento innovatore che lo liberi dalla necessità (sua! non della realtà) del segno vistoso [...].»

La diversità viene, ora so, da un diver-

so processo creativo che non evolve attraverso il rapporto reale con la città. Questa acquisizione libera tutta una serie di conseguenze.













Per questo la distruzione non suscita orrore.

Se io penso a tutti i luoghi distrutti nei progetti con i quali mi sono confrontata (sia la semplice altana di piazza Matteotti, siano gli spazi dell’ex ospedale psichiatrico, sia il verde delle ex fornaci a Vicenza, o dell’A.E.M., a Milano,



L'evolvente e i centri di vita. La periferia diventa città

Legenda:

-  Viale urbano di scorrimento veloce
-  Anello di viabilità pubblica e privata marginale al centro storico
-  Nucleo centrale pedonale
-  Linee metropolitane di superficie:
1) Anconetta — Stazione — Fiera
2) Stazione — Albera
-  Stazioni della linea fluviale
-  Strada-parco: dal Parco delle Fornaci all'oasi protetta dell'Asitichello
-  Inizio delle piste ciclabili:
a) lungo i corsi d'acqua a nord della città;
b) dalle Scalette di Monte Berico a Debba (Riviera Berica)
-  Parcheggi scambiatori
-  Parcheggi attrezzati
-  Nodi urbani attrezzati (principali soste delle linee di trasporto urbano ed extra-urbano)
-  Stazioni terminali delle linee metropolitane di superficie
-  Autostazione turistica (Isola Nuova)

o lungo i fossati della periferia romana) senza che a queste distruzioni corrispondesse mai una proposta altrettanto fertile per l'abitare quanto la gioia che avevo provato conoscendoli, mi viene da dire che gli autori di quei progetti non sentono la responsabilità della felicità.

Proprio la gioia, quella del progetto, è così correlata per me a quella dell'abitare! E, a guardar bene nel territorio, al di là dei segni che confondono, che appiattiscono, si trovano i segni che guidano, che testimoniano la vita, e il tempo della vita.

Per questo non era mio obiettivo progettare una "nuova forma urbis" (3) ma volevo che Vicenza restasse Vicenza. E per questo, proprio come vivere, progettare è diventato per me esperienza libera dai canoni determinati da altri — esperienza di me.

Qui posso osare: è il territorio della coscienza. Anche l'esito del concorso per piazza Matteotti (4) aveva mostra-

to (e si trattava di centro storico) un alto grado di distruttività, a partire dal progetto Gregotti, per creare spazi per le nuove funzioni, mentre la ricerca di risolvere quelle stesse funzioni rispettando l'integrità "fisica e storica" della città ha condotto me alla scoperta dell'Isola Nuova.

La configurazione dell'abitare definisce le regole del costruire

«Il progetto considera la potenzialità strategica e architettonica dell'isola naturale formata dai due fiumi di Vicenza alla confluenza del traffico incanalatosi via via verso il centro della città da diverse provenienze, situata ai piedi della collina — nuovo tramite di un itinerario palladiano (dalla punta meridionale si percepisce la Rotonda), già transitato di numerose linee di trasporto pubblico e già dotata di una grande area parcheggio. Perciò propone — a differenza del P.R.G. che continua a vedere due realtà diverse per il luogo in corrispondenza della scissione dovuta alla linea ferroviaria — un intervento unitario con una funzione prevalentemente ricettiva: quella funzione che il Piano del centro storico aveva attribuito all'area dell'ex Macello (...). L'Isola Nuova consente di articolare la ricettività come ospitalità; di rispondere a nuove esigenze quantitative in termini qualitativi.»

La scoperta dell'Isola Nuova è stata una fase del processo progettuale molto bella: «è come se gli elementi di un puzzle — scrivevo — cominciasse a trovare il posto giusto. Ogni pezzo di territorio non è più un frammento — così è stato ridotto — ma un pezzo che può ancora appartenere a un'interezza (alla città intera)».

Il riconoscimento dell'identità di questo luogo (non è stato facile: tagliato in due dalla ferrovia, con i fiumi che per lunghi tratti non si percepiscono, occupato quasi per metà da un ex cotonificio) ha innescato una serie di relazioni con altri spazi urbani: di simmetria, di vicinanza... Solo a questo punto, secondo me, è possibile parlare di funzioni, perché è la caratterialità dei luoghi che ispira la scelta delle attività insediabili, non viceversa.

Per questo non avevo assunto l'"asse direzionale" come esigenza oggettiva di Vicenza (risolverò la "città degli affari" per punti, lungo una direzione che parte dalla stazione — dal grattacielo anni '50, ristrutturabile, a parer mio, proprio in chiave urbanistica — e finisce all'Albera, nuova grande piazza urbana). Per questo non mi ero schierata per il problema (reale) del nuovo teatro con i sostenitori di quello progettato da Gino Valle né con chi vorrebbe la ricostruzione dell'Eretemio (ne collocherò due lungo la diagonale disegnata dal fiume che collega spazi già improntati da vita culturale — la Rotonda, il museo civico, il teatro Olimpico — che diventeranno le fermate del battello proposto per la percorribilità della città attraverso il fiume...).

Ho fatto questa esperienza: progettare attraverso un rapporto con l'esistente genera la consequenzialità dei passaggi. La definizione delle funzioni deriva dalla configurazione organica della città. Anche la normativa diventa una conseguenza. Ho elaborato il passaggio di scala (dal 5000 al 2000) per ognuno dei 13 Piani proposti per un "progetto di città", anche attraverso un confronto dettagliato con il P.R.G. vigente. È venuto quasi da sé definire tipologie, vincoli e cubature. E poi: le necessità e le priorità.

La consequenzialità viene ad essere la legge intrinseca del progetto.

La periferia diventa città

Nella lettera aperta agli amministratori della città — dove le "aree d'oro", da una questione di speculazione, diventano valori ereditati (la cubatura nella mia proposta resta la stessa: non è qui l'origine del brutto delle periferie) — scrivevo: «Dopo aver demolito i capannoni dell'ex Macello e le corti interne, dopo aver sfrattato gli abitanti limitrofi (...), dopo aver dato ai vicentini 200 posti macchina e ai turisti un albergo "quattro stelle", dopo questa operazione che Voi chiamate cultura perché fa parte del progetto Gregotti, cosa proporete per il P.P. II (Piano particolareggiato all'interno dell'Isola Nuova)? Sarà un altro "caso a parte" all'interno della città, così come la vicina area dello stadio (...). Ogni volta che accettate solu-

zioni che si collocano come corpi estranei alla funzionalità — spesso non manifesta — del territorio esistente siete costretti a ripartire da zero per il progetto di un luogo che sta solo poche centinaia di metri più in là del precedente. Non condivido questa politica urbanistica perché continua a dare prova di arbitrarietà nelle scelte, di fronte a una preesistenza che, se riconosciuta, conduce all'interezza del valore di città.» Vicenza sta assumendo la forma disegnata nella tavola di P.R.G.: viene lentamente snaturata.

Ma non è perché la normativa urbanistica sia sostanzialmente sbagliata (io ho sentito poche volte l'esigenza di proporre varianti), ma perché si continua ad intervenire a scala architettonica rapportandosi a un disegno di normativa e non al territorio reale.

Manca il progetto dell'ambiente urbano.

Manca quella "nuova consapevolezza della realtà".

Ho preferito soffermarmi sul piano dell'Isola Nuova piuttosto che su altri, perché ha più significati. Confrontato con la piazza già dell'Isola (lì confluivano fino alla fine dell'800 i due fiumi della città, lì c'era il porto fluviale) rivela un rapporto di filiazione. Lo spostamento della confluenza dei fiumi ha generato una vera isola, ancora luogo di confluenza di persone e cose, ancora baricentro organico della città — nuovo baricentro in una nuova circoscrizione ("la periferia diventa città").

Per questo considero *metodo* le mie esperienze di progetto a scala urbanistica: se il processo è soggettivo, la sua legittimazione non è più data da me, bensì va cercata nel rapporto vissuto con la realtà del territorio.

Note

- 1 Cfr. "Un piano per la città" Comune di Vicenza — Assessorato all'Urbanistica.
- 2 MARTA LONZI: "L'architetto fuori di sé" — Scritti di Rivolta femminile (Milano -1982).
- 3 "Verso una nuova forma urbis" (da: "Modificare la città: il nuovo piano per l'edilizia economica e popolare di Vicenza" di Bernardo Secchi e Liliana Giglio, Daniele Rallo — luglio 1992).
- 4 Cfr. "Intervista con Gino Valle" di Annalisa Avon — Casabella (giugno '90).

Il diritto e la città
a cura di Nicola Assini

Considerazioni in tema di normative sui parcheggi pubblici

Luciano Barsotti

Nell'ottobre del 1990 al termine della 46ª Conferenza del Traffico e della Circolazione di Stresa la mozione conclusiva evidenziava due fenomeni sui quali richiamare l'attenzione degli operatori e delle istituzioni: — la persistente mancanza di visione strategica unitaria ed organica nella definizione di politiche dei trasporti; — l'insufficienza dei fondi destinati alla realizzazione di infrastrutture indispensabili per il riequilibrio modale dei trasporti.

Inoltre, sempre nel documento conclusivo, si richiamava la necessità di "superare l'attuale frammentazione operativa della P.A. attraverso la razionalizzazione dei centri di spesa, la valorizzazione delle specificità locali e l'istituzione delle strutture necessarie alla attuazione di un disegno strategico ed organico".

Da allora, nonostante l'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, la pluralità dei centri di gestione del sistema della circolazione e dei trasporti è rimasta tale ed il legislatore (e il Governo) hanno fatto ben poco per razionalizzare il sistema con regole precise e chiare. Quello però che più colpisce i commentatori è una visione decisamente settoriale dei problemi che sfrutta assai poco le molte ed accurate riflessioni in ordine agli strumenti, anche normativi, necessari per la gestione del traffico urbano.

Il problema della sosta, per residenti e non, diventa essenziale nel caso in cui le politiche di governo della mobilità e del traffico tendano a ridurre il traffico a livelli compatibili con la capacità delle reti di trasporto, con l'ambiente e con la sicurezza. Un quadro di intervento organico in materia non può quindi che muovere dall'obiettivo primario della gestione della domanda, ed in tale prospettiva gli interventi disponibili ad una amministrazione locale per agire su questo lato sono:

a) il controllo e la disciplina della sosta dei residenti e dei non residenti;

b) la limitazione della circolazione dei veicoli attraverso restrizioni di capacità, regolazione e prezzo;

c) i sistemi di ottimizzazione di uso della rete stradale e la navigazione automatica dei veicoli;

d) la predisposizione di sistemi di trasporto in alternativa all'automobile: autobus e servizi in sede fissa; interventi di protezione sia dei mezzi di superficie

ad alta occupazione (o priorità) e degli spostamenti degli utenti più vulnerabili (pedoni e ciclisti) (1).

La legge n. 122/1989 è stata salutata come il primo passo per la impostazione di una politica complessiva di recupero sia dei livelli di accessibilità che della qualità della vita urbana; sono offerti alle amministrazioni locali una serie articolata, anche se non organica, di strumenti al fine di avviare una gestione globale del problema dello stazionamento urbano collegato con quello del controllo e della limitazione della circolazione.

L'attuazione così sofferta della legge, i successivi provvedimenti normativi, dimostrano che manca una visione chiara della stretta interdipendenza tra i problemi della mobilità e quelli della sosta. La soddisfazione adeguata di tale domanda non può essere estemporanea, casuale e disarticolata: al contrario, deve essere sorretta da un programma generale di intervento esteso all'intera città, anche se si potranno adottare soluzioni che riguardino singole zone e sistemi adeguati alle singole specificità locali.

È comunque fuori di dubbio che il programma urbano dei parcheggi debba essere integrato nel piano del traffico e che entrambi debbano essere integrati nella strumentazione urbanistica generale. Non sembra che il nostro legislatore adegui gli strumenti normativi a questa logica che, pure, appare assai semplice.

La legge 122/1989

Gli obiettivi e gli strumenti

La legge n. 122 è un primo passo per la impostazione di una politica complessiva di recupero sia dei livelli di accessibilità sia della qualità della vita urbana.

L'erogazione di finanziamenti per la realizzazione di parcheggi pubblici è solo una delle finalità della legge, sicuramente la più importante ma associata ad una serie di misure che tendono ad affrontare in modo più completo il problema dello stazionamento urbano strettamente connesso con quello del controllo e della limitazione della circolazione.

L'obiettivo a cui si è mirato, fin dalla fase preparatoria, è stato quello di mettere a disposizione una serie articolata di strumenti per avviare una gestione globale e non episodica o frammentaria del problema dello stazionamento.

Per questo motivo la legge introduce uno strumento di programmazione ("il programma urbano dei parcheggi") ma contiene anche una serie di strumenti di gestione tali da poter essere adattati alle singole specificità locali.

A livello di pianificazione urbanistica la legge prevede nuovi standard urbanistici relativi alle qualità minime da destinare a spazi per parcheggi (artt. 3 e segg. d.m. 2.4.1968 n. 1444) da individuare con decreto del Ministro per LL.PP. di concerto con il Ministro per le aree urbane.

A livello di gestione della circolazione e dello stanziamento è stata introdotta la possibilità di individuare aree speciali nel territorio comunale cui corrispondono una disciplina normativa specifica: le "aree pedonali urbane"; le "zone a traffico limitato"; le "zone di particolare rilevanza urbanistica" che consentono di proteggere i rilevanti investimenti fatti nella realizzazione dei parcheggi pubblici, vietando o limitando la sosta nelle aree circostanti.

In tali aree l'art. 13 c. 3º consente di riservare superfici o spazi di sosta ai soli residenti ed in tal modo si può consentire il parcheggio ai residenti nei luoghi in cui la sosta è vietata a seguito della realizzazione di un parcheggio pubblico.

In tal modo è possibile realizzare delle vere e proprie "isole residenziali" cioè aree in cui poter escludere le soste di auto che non siano di residenti, eliminando così anche il traffico che non ha origine o destinazione nell'area medesima.

A livello di gestione amministrativa la legge n. 122 introduce:

— la possibilità di installare i parchimetri senza custodia, mezzo efficace per introdurre una rotazione più rapida della sosta sulla sede stradale;

— la nuova disciplina della rimozione;

— l'aumento delle sanzioni pecuniarie.

Il programma urbano dei parcheggi

Il P.U.P. è uno strumento di programmazione di settore che ha come scopo principale il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo.

La l.n. 122 prevede che siano tenuti all'adozione del P.U.P.:

1) i comuni individuati in apposito elenco dalle singole regioni in considerazione della gravità dei problemi che presentano in termini di congestione da traffico veicolare (art. 3 c. 1°);

2) i comuni indicati dall'art. 6 c. 1° in quanto considerati aree metropolitane ad intensa mobilità (Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Napoli, Bari, Reggio Calabria, Messina, Cagliari, Catania e Palermo).

Il P.U.P. costituisce inoltre strumento di coordinamento nei confronti degli altri soggetti che la legge n. 122 ammette alla realizzazione di parcheggi, con risorse proprie quali l'ente Ferrovie dello stato e gli enti concessionari di autostrade (art. 6 c. 2° e art. 10), ed infine dei soggetti che realizzano i parcheggi su suolo pubblico in diritto di superficie ex art. 9 c. 4°.

Il programma dei parcheggi non costituisce strumento di pianificazione urbanistica, ancorché la sua approvazione costituisca variante degli strumenti stessi, ove difformi rispetto al previsto intervento pubblico.

Il programma urbano dei parcheggi ha una efficacia pluriennale; in particolare per le 15 aree metropolitane l'efficacia temporale del programma è stabilita dall'art. 6 in tre anni. Lo stesso termine nel silenzio della legge deve essere riferito anche ai programmi dei parcheggi dei comuni individuati ex art. 3 comma 1°, salvo che la regione non stabilisca con legge altro termine.

Il programma parcheggi è uno strumento programmatico c.d. a processo, nel senso che è suscettibile di modifiche nel corso del termine di efficacia, a seguito di proposte provenienti dai comuni (art. 3 c. 8° e art. 6 c. 7°).

Il programma urbano dei parcheggi ha un contenuto misto, in parte normativo ed in parte provvedimento, con una operatività limitata a comuni ed amministrazioni interessate.

È un piano di settore, in funzione dell'interesse pubblico di dotare le aree urbane di attrezzature e di infrastrutture di parcheggio, a sostegno del processo di mobilità che riguarda il loro sistema urbano. Non ha ad oggetto la disciplina del territorio, ma, incidendo sul sistema territoriale con riferimento alla localizzazione delle suddette infrastrutture ed agli effetti che la disciplina del trasporto ha sull'assetto urbano, ha necessariamente contenuti anche territoriali (art. 3 c. 7° e art. 6 c. 6°). Con la conseguenza che i comuni sono tenuti ad adeguare i propri strumenti urbanistici alle prescrizioni del programma dei parcheggi. È vero che le norme da ultimo citate prevedono che il programma dei parcheggi approvato, qualora contenga disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici, costituisca variante degli strumenti stessi, ma è altrettanto vero che a seguito di tali varianti i comuni non possono non procedere ai necessari adeguamenti dei loro strumenti, per restituire coerenza ed affidabilità alla pianificazione urbanistica.

D'altra parte si deve ritenere che i comuni, nel predisporre i programmi dei parcheggi, tengano conto delle previsioni degli strumenti urbanistici, sia in quanto detti strumenti costituiscono antecedente necessario dei programmi stessi sotto l'aspetto procedimentale e conoscitivo, sia al fine di conformare quanto più è possibile l'intervento di settore alle prescrizioni di quelli. Certo la forbice tra strumenti urbanistici e programma parcheggi sarà tanto maggiore quanto più non vi sarà aderenza tra sistema urbano (in termini di assetto reale) e gli strumenti medesimi, cosicché il programma parcheggi assume anche una funzione di correzione indotta delle previsioni della pianificazione urbanistica.

Ha rilievo chiarificatorio al riguardo quella parte della relazione governativa che ha accompagnato il disegno sui parcheggi nella sua presentazione al Parlamento, secondo la quale "non è questione di realizzare singole opere ma di ridisegnare le aree urbane più intensamente abitate, attraverso una programmazione razionale ed organica dei parcheggi che tenga conto delle esigenze ambientali ...".

Il procedimento di formazione del P.U.P.

La l.n. 122 distingue due procedure a seconda della tipologia dei comuni (art. 3 e art. 6).

Per i primi la procedura è la seguente:

- entro 150 giorni dalla entrata in vigore della legge (cioè il 3.9.1989) le regioni sono tenute ad individuare i comuni tenuti ad adottare il P.U.P.;

- entro i 60 giorni successivi il comune adotta il programma corredato dalle previsioni economiche e finanziarie;
- entro i 30 giorni successivi il comune trasmette il programma alla regione unitamente agli interventi da attuare nel primo anno;

- entro 30 giorni la regione approva il programma: la mancata deliberazione di rigetto della regione nel suddetto termine equivale ad approvazione.

Esaurita la suddetta procedura il programma viene trasmesso al Ministro per le aree urbane ai fini dell'ottenimento dei contributi ex art. 4.

Per gli anni successivi al primo i comuni adempiono alle sopra riportate prescrizioni entro il 31 gennaio di ogni anno.

Riguardo ai comuni di cui all'art. 6 c. 1° la procedura è la seguente:

- entro i 150 giorni dalla entrata in vigore i comuni adottano il programma triennale e lo trasmettono alla regione;

- entro i successivi 60 giorni la regione lo approva e lo trasmette al Ministro;

- la mancata deliberazione di rigetto da parte della regione nel termine suddetto equivale ad approvazione;

- le regioni sono tenute a trasmettere il programma anche nel caso di mancata approvazione, totale o parziale, indicando le ragioni del diniego ovvero le tecnologie, le localizzazioni, i dimensionamenti alternativi e, comunque, tutti gli elementi sostitutivi rispetto a quelli rigettati, con precisa e dettagliata indicazione delle soluzioni proposte in alternativa.

Viene inoltre previsto un intervento sostitutivo della regione in caso di inerzia del comune (art. 6 c. 5°).

La Corte costituzionale con sentenza 27 luglio 1989 n. 459 ha esaminato la questione di legittimità relativa ai termini previsti dagli artt. 3 c. 2° e 6 c. 4°, in quanto per la loro brevità si impedirebbe alle regioni di esercitare le loro funzioni a causa della ristrettezza dei tempi per una approfondita indagine istruttoria.

La Corte, nel dichiarare infondata tale eccezione, ha motivato che "non può ritenersi irragionevole che in presenza di una emergenza che postula l'esigenza di interventi rapidi ed immediati a salvaguardia di esigenze primarie dei singoli e della intera collettività nazionale...".

I parcheggi su aree comunali

La legge 122 (art. 9 c. 4°) disciplina compiutamente la previsione di realizzazione, su aree comunali o nel loro sottosuolo, di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati.

Le domande possono essere volte alle amministrazioni comunali dai privati interessati (vale a dire titolari di un diritto legale sugli immobili a cui dovranno essere legati da vincolo pertinenziale i parcheggi) o da società, anche in forma cooperativa costituita tra gli stessi. Gli atti amministrativi necessari sono i seguenti:

- a) previsione dei siti nell'ambito del P.U.P.;
- b) determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie;
- c) stipula di una convenzione che dovrà regolare i rapporti tra superficiario e amministrazione comunale e che dovrà contenere: — durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novanta anni; — dimensionamento dell'opera e piano economico-finanziario previsti per la sua realizzazione; — tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie e la esecuzione dei lavori; — tempi e modalità per la verifica dello stato di attuazione e previsione delle sanzioni in caso di inadempimento.

La prima applicazione di questa tipologia di parcheggio ha dimostrato la necessità di una previsione graduale degli interventi e la indispensabilità di un'attenta valutazione, da parte delle amministrazioni comunali, dei soggetti interlocutori che devono essere affidabili ed idonei per la realizzazione degli obiettivi di interesse pubblico.

È indubbio che i soggetti concessionari dovranno preventivamente compiere una valutazione stima degli spa-

zi privati per la sosta e della consistenza della domanda di mercato operando, congiuntamente, su questi elementi: — dati demografici e delle strutture commerciali e terziarie; — rilevamento dei veicoli circolanti; dati relativi agli spazi di sosta in sede stradale; — rilevamento della sosta notturna.

Occorrerà poi procedere ad una analisi di mercato per verificare la propensione all'acquisto di posti auto in diritto di superficie con riferimento alle aree in corrispondenza delle quali sono stati localizzati gli interventi.

È evidente che la mera localizzazione delle aree nel P.U.P., che prescinde da una seria analisi di mercato, è il sintomo prognostico di un sicuro insuccesso della iniziativa.

È premessa indispensabile al chiarimento della qualificazione giuridica di tale parcheggio, esaminare seppur in modo sintetico la nozione più generale di parcheggio che, come è noto, consiste in un'area, attrezzata o non, di superficie o interrata, con custodia o non, adibita alla sosta temporanea dei veicoli.

L'art. 41-*quinquies* c. 8 l. urb. nazionale li prevede, ai fini della dotazione di "standards", come aree pubbliche, mentre il successivo art. 41-*sexies* li prescrive, in una certa misura, come aree private pertinenti alle nuove costruzioni, con divieto peraltro del loro computo nel calcolo della misura degli "standards" stessi (v. l'art. 3 c. 2 lett. d, d.m. 2 aprile 1968).

L'art. 4, l. 29 settembre 1964 n. 847, nel testo sostituito dall'art. 44, l. 22 ottobre 1971 n. 865, colloca gli spazi riservati alla sosta ed al parcheggio fra le opere di urbanizzazione primaria; ovviamente, tale previsione non esaurisce la categoria complessiva dei parcheggi, limitandosi a considerare l'aspetto delle urbanizzazioni, com'è poi confermato da varie normative regionali (es. dall'art. 31 commi 2 e 3, l.rg. Emilia Romagna 7 dicembre 1978 n. 47 — nel testo modificato dalla l.rg. 29 marzo 1980 n. 23 —) il quale afferma che sono opere di urbanizzazione primaria, per la parte a diretto servizio dell'insediamento, le strade e gli spazi di sosta e di parcheggio, e che sono opere di urbanizzazione secondaria i parcheggi pubblici.

Correlativamente, la normativa di va-

rie città divide i parcheggi in tre categorie: i parcheggi di urbanizzazione primaria, che sono di uso pubblico e necessari a soddisfare esigenze elementari di mobilità e di sosta; i parcheggi pubblici di interesse generale, su aree individuate graficamente negli elaborati di piano, previsti, come "standards" urbanistici, in misura proporzionale alla capacità insediativa; i parcheggi e le autorimesse di competenza degli edifici.

A parte le importanti conseguenze derivanti dalla natura di urbanizzazione secondaria dei parcheggi pubblici, occorre poi distinguere i parcheggi pubblici su aree scoperte non attrezzati e senza servizi, neppure di custodia, dai rimanenti parcheggi.

La ricordata disciplina legislativa urbanistica, specie quella regionale, accomuna un unico concetto di opere destinate alla viabilità le strade e gli spazi di sosta e di parcheggio.

Una lettura sistematica della legge n. 122 consente di ritenere che i parcheggi *de quo* costituiscano opere pubbliche. L'art. 5 prevede che il comune interessato per l'attuazione del P.U.P. provveda alla progettazione ed alla esecuzione dei lavori, nonchè alla gestione del servizio direttamente o mediante concessione di costruzione e gestione con affidamento a società, imprese di costruzione anche cooperative e loro consorzi. Prevede inoltre (c. 2°) una durata della concessione non superiore a novanta anni e la possibilità di costituire diritti di superficie su parte o sull'intera area destinata a parcheggi. Tuttavia anche nel sistema previgente alla l.n. 122 si poteva ipotizzare il caso di un privato che provvedeva al finanziamento ed alla realizzazione del parcheggio e, in tal caso, la costituzione di un diritto di superficie in favore del concessionario non è incompatibile con il particolare che la costruzione insista su suolo demaniale, in quanto quel diritto dei privati subisce soltanto la speciale limitazione della sua precarietà temporale ed il vincolo d'uso; nè, tantomeno, la costituzione di un diritto di superficie con facoltà di cessione esclude il carattere pubblico dell'opera.

Per il parcheggio, comunque, esisteva già nella normativa urbanistica (art. 41-*quinquies* L.U. e artt. 3, 4, 5 d.m. 2.4.1968) una diretta preordinazione alla

cura dell'interesse pubblico prevedendosi i parcheggi pubblici localizzati in spazi pubblici ed i parcheggi privati localizzati nelle costruzioni e nelle relative aree di pertinenza (art. 41-sexies L.U.).

È infine sotto il profilo della riferibilità dell'opera alla pubblica amministrazione che deve affrontarsi e risolvere il problema; e questo sia sotto l'aspetto della concessione di un pubblico servizio, sia sotto l'aspetto della traslazione a termine del diritto di superficie dell'opera al soggetto pubblico (ex art. 953 cod. civ.).

Piani urbani del traffico e parcheggi

Il nuovo codice della strada, all'art. 36, obbliga alla adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT) i comuni con popolazione residente superiore ai trentamila abitanti ovvero comunque interessati da rilevanti problematiche di congestione stradale.

I PUT devono essere elaborati in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti, nel rispetto dei valori ambientali e finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico.

Il CIPE con deliberazione 7.4.1993 ha fornito i criteri guida cui dovranno essere improntati i PUT.

In particolare è stato osservato come per ricercare una soluzione strutturale della mobilità nelle aree urbane occorre intervenire sul versante delle infrastrutture per il trasporto, tra cui i parcheggi di scambio e sostitutivi.

Tali interventi vanno coordinati necessariamente con la strumentazione urbanistica generale; infatti il PUT (ed i piani del traffico per la viabilità extraurbana) devono configurarsi quale strumento attuativo relativamente alla mobilità degli indirizzi e delle strategie individuate in coerenza con la politica di riassetto ed uso del territorio.

Gli interventi previsti nel PUT devono essere concepiti, progettati e verificati nella logica dell'intero sistema della mobilità considerando i diversi momenti dello spostamento (circolazione e sosta), per i diversi modi di trasporto

(pedoni, autoveicoli, mezzi di trasporto collettivi, cicli, traffico merci) e per le diverse componenti della mobilità (interna, di scambio e di attraversamento per diversi motivi).

Ed è proprio andando a verificare le caratteristiche proprie del PUT, i suoi obiettivi primari (tra cui, *in primis*, il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sua sicurezza), le tipologie di intervento da proporre (tra cui la riorganizzazione ed il controllo delle infrastrutture e degli spazi di sosta per specifiche zone del territorio urbano e della relativa politica tariffaria) che emerge con tutta evidenza la necessità di un coordinamento con il P.U.P., in senso di considerare quest'ultimo un piano settoriale.

Infatti dovrebbe prevedersi nella procedura di redazione e realizzazione del PUT un progetto esecutivo di intervento relativo all'organizzazione, tariffazione, controllo e gestione della sosta, differenziati per tipologia di area e per tipologia del parcheggio.

L'esigenza di "armonizzazione" con le indicazioni più generali degli strumenti urbanistici è presente sia nella legge delega (art. 2, lett. a della l.n. 190/1991) sia nell'art. 36 c. 4° del nuovo c.d.s.

Il dettato normativo è stato sottoposto a stringente critica (2), vedendosi in tale condizionamento l'indice di una loro certa incapacità operativa e proponendo di far recepire il PUT in appositi regolamenti deliberati dall'amministrazione comunale ex art. 5 della l. 142/1990 anche con norme tecniche allegate così da poter "condizionare" gli strumenti urbanistici vigenti. Inoltre, si è richiesto un intervento legislativo che stabilisca esplicitamente che i PUT costituiscono "variante" ai precedenti strumenti urbanistici.

In tal modo si vorrebbe equiparare, in definitiva, il PUT al Piano urbano dei parcheggi (PUP); infatti la legge n. 122 (art. 3 c. 7° e art. 6 c. 6°) prevede che, ove la localizzazione ed il dimensionamento dell'opera non siano conformi agli strumenti urbanistici, l'approvazione del programma costituisce variante degli strumenti urbanistici. Tale disposizione che richiama il contenuto dell'art. 1 della l. 3.1.1978 n. 1 in materia di accelerazione delle procedure per l'e-

secuzione di opere pubbliche, è stata sottoposta ad una serrata critica (3) rilevando che la prevista efficacia di variante risulterebbe lesiva del principio che ogni trasformazione del territorio deve avere appropriata regolamentazione negli strumenti urbanistici, evidenziando non solo un mancato coordinamento, ma anche una mancata partecipazione collaborativa ed integrativa da parte dei cittadini interessati, come nelle procedure di pianificazione territoriale.

A tale critica si è osservato (4) che trattasi di un piano settoriale cui il legislatore fa sempre più ricorso (v. il piano paesistico territoriale) per ovviare alla rigidità degli strumenti urbanistici e che la preminenza dell'interesse pubblico da realizzare giustifica la mancata presenza di forme di contraddittorio con i cittadini.

Naturalmente, queste considerazioni sono superabili laddove si muova dalla considerazione che il programma dei parcheggi non può che avere un suo contenuto di settore rispetto al PUT.

Note

1 BORGNOLO-DRUPINCA, Relazione al Convegno di Stresa 1993, Atti, p. 56.

2 ITALIA, *Regolamenti comunali su traffico e trasporti nella legge delle autonomie locali*, in Riv. Giur. ed. 1992, II, p. 85 e segg.

3 RICHTER, *Piano del traffico e piano urbanistico* giust. civ. 1989, II, 353.

4 ALBAMONTE, *Parcheggi e sistema urbano*, Padova 1990, p. 116 e segg.

Multimedialità e disegno urbano
a cura di Nicola Risaliti

Un sistema informativo territoriale per lo studio della mobilità

Seguita con molto interesse dal mondo della ricerca scientifica l'attività del Laboratorio Multimediale di Urbanistica dell'Università di Firenze trova adesso attenti estimatori anche nei settori della produzione e dei servizi, i quali intravedono nelle possibilità applicative delle nuove tecnologie informatiche degli strumenti validi per affrontare e risolvere le problematiche connesse con lo svolgimento delle loro funzioni e della loro attività.

È questo il caso dell'ATAF, l'Azienda dei trasporti pubblici di Firenze, che ha instaurato un interessante rapporto di collaborazione con il "Laboratorio" per la messa a punto di un sistema informativo globale che consenta una ottimale gestione ed una corretta evoluzione del trasporto urbano fiorentino.

L'architetto Rosario Calandruccio è il ricercatore che si è occupato della elaborazione di questo inedito e interessante sistema informativo che, oltre ad ottimizzare l'attuale gestione del trasporto pubblico, consente, attraverso la proiezione di dati statistici elaborati sulla base delle informazioni archiviate, l'effettuazione di previsioni e di simulazioni utili per il continuo adeguamento del servizio pubblico alle esigenze della città, e questo attraverso una costante valutazione del possibile impatto ambientale. Dimostrazione questa di come l'utilizzo delle tecnologie informatiche sia una strada obbligata per la soluzione di alcuni dei grandi problemi che affliggono le nostre città.

Nicola Risaliti

Tecnologie informatiche avanzate per la pianificazione del trasporto pubblico urbano a Firenze

La mobilità nelle aree urbane

Una delle conseguenze più evidenti dell'accrescimento delle città e della nascita delle aree metropolitane è il forte aumento degli spostamenti di persone e merci nel territorio. La mobilità può essere considerata uno degli effetti della nuova forma di organizzazione spaziale della vita urbana e delle trasformazioni socio-economiche avvenute negli ultimi decenni, dopo la crisi energetica degli anni settanta.

Contemporaneamente, la città diventa sempre più un fenomeno complesso ed articolato poiché il suo funzionamento è fortemente condizionato dalle molteplici attività, dai diversi costumi ed abitudini dei suoi abitanti. Di conseguenza, un certo grado di mobilità risulta fisiologico ed inevitabile, visto lo sviluppo economico e l'aumento del benessere nelle società post-industriali.

Ad una elevata mobilità, tuttavia, conseguono fenomeni negativi quali il consumo di risorse limitate (spazio ed energia) e la produzione di inquinamento (atmosferico ed acustico). L'eliminazione o la riduzione di questi fenomeni deve essere perseguita, non tanto con una utopistica limitazione della mobilità nel territorio, ma attraverso la minimizzazione degli impatti negativi che essa produce nelle aree urbane. Minimizzazione che può essere ottenuta con il ricorso a diversi provvedimenti tra i quali interventi legislativi e normativi, interventi di pianificazione della mobilità e del territorio, introduzione di nuove tecnologie per la gestione della mobilità e incentivazione dell'uso dei sistemi di trasporto collettivo. In particolare, un maggiore ricorso a modalità di trasporto collettivo consentirebbe di realizzare delle economie di scala (energia, spazio, inquinamento) che porterebbero ad un sensibile miglioramento della qualità della vita nelle aree urbane. Un uso maggiore dei sistemi di trasporto collettivo in ambito urbano dovrà essere ottenuto rendendoli più competitivi

rispetto al trasporto privato, piuttosto che attraverso interventi normativi limitativi. Il supporto legislativo esiste già, visto che, ad esempio, la legge n. 151 del 10 aprile 1981 conferisce alle regioni l'esercizio delle potestà legislative e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali. In particolare, l'articolo 3 della legge n. 151 del 10 aprile 1981 impone alle regioni di organizzare il loro sistema di trasporti in modo da favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani. L'articolo 36 del nuovo Codice della strada, inoltre, prevede l'obbligo, per le città con popolazione superiore a 30000 abitanti, di redigere il Piano Urbano del Traffico, preziosa occasione per vedere realizzata una più stretta integrazione tra assetto della mobilità e assetto del territorio.

Un piano della mobilità dovrà prevedere, in primo luogo, la separazione dei flussi delle diverse modalità di trasporto (auto private, autobus, tram, biciclette) e la minimizzazione delle interferenze negative tra i vari sistemi, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni. D'altra parte, dovrà essere favorita l'integrazione tra i vari sistemi con l'individuazione nel territorio di luoghi nei quali realizzare un "interscambio modale", dove sia possibile passare da un sistema di trasporto ad un altro con comodità. Dalle ferrovie agli autobus urbani e dall'auto privata al trasporto pubblico, senza trascurare le altre combinazioni possibili. Particolare attenzione dovrà essere posta all'integrazione delle singole linee di trasporto pubblico al fine di ottenere una maggiore flessibilità del servizio e favorirne quindi l'uso. La localizzazione delle aree per il trasbordo non dovrà tenere conto esclusivamente della razionalizzazione del sistema di trasporto ma anche della presenza di luoghi in cui si concentrano servizi e attività, in modo da favorire delle sinergie tra il "sistema della mobilità" e il "sistema dei servizi".

Un sistema informativo sulla mobilità

Lo sviluppo di alcuni progetti di ricerca nel campo dei sistemi informativi e la determinazione di rilanciare il traspor-

to pubblico a Firenze, sono stati i due fattori che hanno favorito l'avvio di una interessante esperienza di collaborazione. È stato allacciato un rapporto di cooperazione tra ATAF, l'Azienda di trasporti di Firenze, e il Laboratorio Multimediale del Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell'Università di Firenze, al fine di realizzare un sistema informativo che integri le informazioni relative ai trasporti e le informazioni relative al territorio.

L'esigenza di affrontare i problemi della mobilità e del trasporto pubblico anche per mezzo delle nuove tecnologie informatiche nasce dalla constatazione che il "bene informazione" ha un ruolo sempre più importante e centrale all'interno della nostra società. Gli strumenti informatici consentono di trattare con velocità ed efficacia grandi quantità di dati in modo da ricavarne informazioni atte a focalizzare le problematiche e a rendere leggibili i complessi fenomeni in atto nel territorio.

Di conseguenza si è ritenuto opportuno implementare un sistema informativo territoriale (S.I.T.) basato su tecnologie informatiche innovative finalizzato fondamentalmente alla risoluzione di due problematiche: la pianificazione del trasporto pubblico e la gestione delle informazioni riguardanti la mobilità e il territorio.

- La pianificazione del trasporto pubblico urbano.

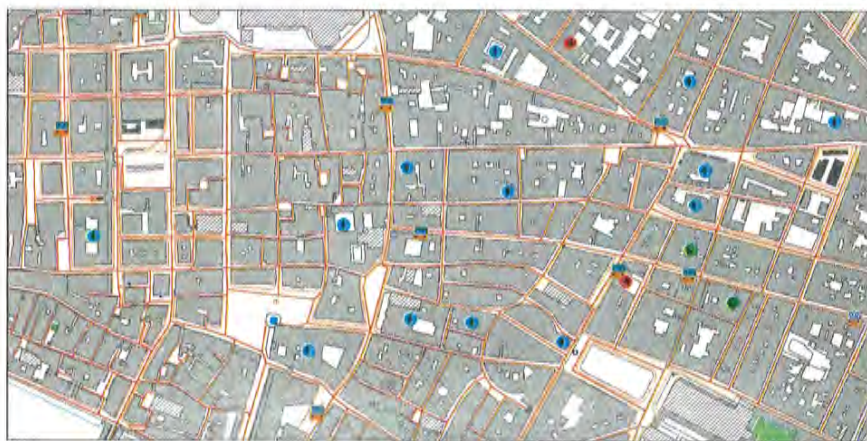
Nell'ambito di questa specifica problematica il S.I.T. consente diverse operazioni tra cui la ottimizzazione della rete di trasporto pubblico locale; la gestione dei dati necessari ai sistemi di simulazione della mobilità; l'integrazione della rete con i servizi, il territorio e con gli altri sistemi di trasporto; la valutazione di impatto ambientale delle linee di trasporto esistenti e progettate (tramvie, autobus, minibus elettrici); una migliore gestione della rete di trasporto esistente.

- La gestione delle informazioni sulla mobilità e sul territorio.

Il S.I.T. consente la raccolta, la gestione e l'elaborazione della grande mole di dati relativa alle esigenze di mobilità e al territorio. Si pensi a tutte le informazioni riguardanti la mobilità, la popolazione, le attività e i servizi che sono



Dettaglio della mappa relativa all'area metropolitana fiorentina con la evidenziazione dei percorsi e delle fermate degli autobus urbani. La mappa completa, digitalizzata tramite scanner, deriva da una cartografia in scala 1/10000 che copre un'area di 26 x 17 chilometri



Mappa digitale di dettaglio con la evidenziazione delle strutture pubbliche e delle fermate ATAF. Le 80 mappe, in formato vettoriale, sono state acquisite presso il servizio cartografico della regione Toscana e coprono il territorio dei comuni di Firenze, Scandicci e Sesto Fiorentino

conservate negli archivi anagrafici e che variano nel tempo.

Il S.I.T. sperimentale concepito è basato sull'integrazione di varie applicazioni informatiche che comunicano tra loro ed è stato costruito con l'obiettivo di utilizzare forme di rappresentazione che consentano di valutare meglio l'incidenza dei fenomeni nel tessuto urbano. Si è fatto quindi ampio ricorso alle tecniche di elaborazione digitale delle immagini sia fisse che in movimento, per mezzo delle quali si ricavano informazioni utili per la valutazione di impatto ambientale. La tipologia degli edifici, la

tipologia stradale, la presenza di attività, la presenza di elementi pregevoli dal punto di vista ambientale, ma anche dati come la presenza di semafori, passaggi pedonali, sosta di auto, vincoli, sono tutti elementi utili per la progettazione delle reti di trasporto. Questo tipo di gestione dei dati consente talvolta di evitare il ricorso ad un lungo e oneroso rilievo di dati che devono essere presi in considerazione per la pianificazione, soprattutto qualora questi non siano già disponibili presso gli enti preposti al governo del territorio. Anche le riprese video possono, per mezzo di tecniche di-

memorizzati i dati che lo caratterizzano.

Un primo database raccoglie ed gestisce i dati relativi alla struttura della città: strade, incroci, piazze. Ad esempio, sono contenute le informazioni relative alla larghezza della sede stradale, la popolazione residente, la transitabilità, le attività commerciali. Tramite le funzionalità proprie del database è possibile effettuare con immediatezza delle ricerche in base a parametri alfanumerici come il nome della via, la larghezza della sede stradale, le linee di trasporto presenti o il numero dei residenti.

Un secondo database è stato realizzato allo scopo di memorizzare le informazioni relative alle linee di trasporto e alle fermate. Le informazioni contenute riguardano la caratteristiche delle fermate, delle linee che vi transitano, i dati statistici relativi ai flussi dei passeggeri e i dati relativi alle singole linee.

Anche in questo caso sono possibili varie operazioni al fine di ottenere una graficizzazione automatica dei dati gestiti dal database.

L'ipertesto contiene le informazioni relative all'articolazione topologica della maglia viaria, alle immagini relative ai singoli tronchi stradali rilevate in corrispondenza di alcuni incroci e può raccogliere ed elaborare tutti i dati sulla mobilità. Tramite questa applicazione è possibile spostarsi "virtualmente" all'interno della rete viaria servendosi delle immagini che vengono visualizzate sul monitor. La scelta dell'ipertesto come applicazione per la gestione dei dati sul territorio deriva dalla constatazione che è uno strumento particolarmente adatto a rappresentare la struttura topologica della città. Quest'ultima, infatti, può essere vista come una serie di nodi, costituiti dagli incroci e dalle piazze, connessi tra loro tramite gli archi costituiti dalle vie. Nell'ipertesto è facile simulare questa struttura poiché i nodi possono essere rappresentati dalle schede e gli archi dai pulsanti. La concatenazione degli incroci può avvenire anche servendosi di immagini fotografiche nelle quali è rappresentato il punto di vista dell'incrocio in una determinata direzione. Ad ogni scheda sono associate tante immagini quante sono le relazioni esistenti. Indicando una immagine si ottiene lo spostamento virtuale in una determina-



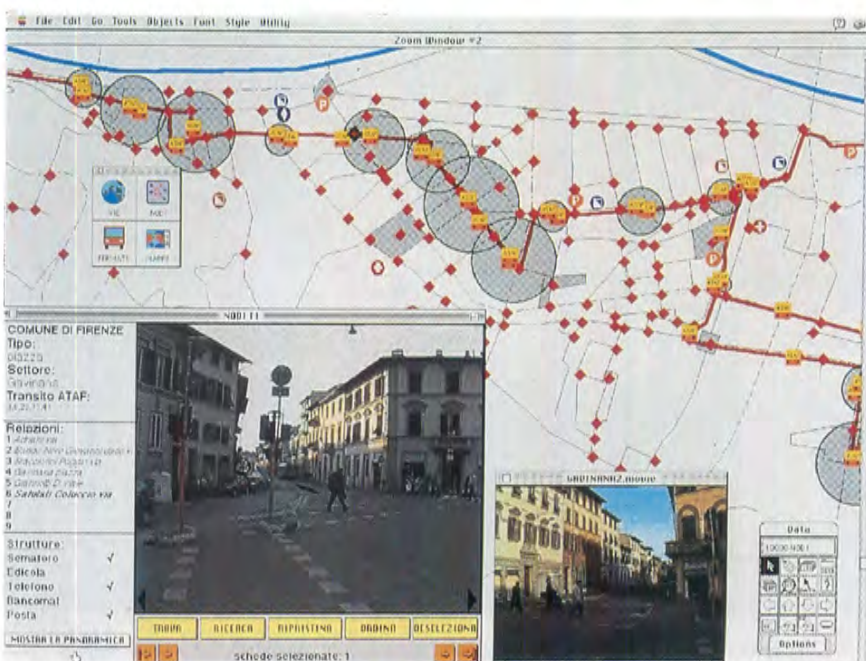
Esemplificazione di una scheda dell'ipertesto contenente le informazioni sui nodi e le viste dei diversi tronchi stradali confluenti. Attraverso i pulsanti freccia sulle immagini è possibile "spostarsi" verso altri nodi o ruotare il punto di vista



Archivio contenente le informazioni sulla viabilità ed evidenziazione sulla mappa digitale delle vie aventi una larghezza superiore ai 15 metri. Tramite le funzioni di ricerca del database è possibile selezionare tra migliaia di elementi quelli che possiedono determinate caratteristiche. Si ottiene quindi automaticamente una rappresentazione grafica per mezzo della mappa digitale



Mapa digitale con la evidenziazione della rete viaria rappresentata da archi e nodi. Selezionando un nodo sulla mappa vengono richiamate le informazioni relative memorizzate nell'ipertesto. Tali informazioni sono integrate dalle immagini digitalizzate ed in alcuni casi dalle riprese video. Le immagini e i video permettono di sintetizzare elementi utili ad una valutazione di impatto ambientale



La gestione digitale delle informazioni consente la produzione automatica di rappresentazioni cartografiche. In questo caso sono rappresentati graficamente i flussi dei passeggeri in corrispondenza delle varie fermate

ta direzione, cioè, verso l'incrocio immediatamente adiacente. La raccolta delle immagini relative ai nodi più importanti della maglia viaria, cioè gli incroci con semafori e le piazze, è stata condotta con l'ausilio di riprese video le quali, pur non avendo una qualità tale da permettere un rilievo di dettagli minimi, possono costituire un valido aiuto per il rilievo della sosta, del tipo di manto stradale e del tipo di edilizia.

La gestione del S.I.T.

Attraverso il programma di gestione della cartografia si ottengono automaticamente, in base ai criteri di ricerca impostati attraverso i database o per mezzo dell'ipertesto, delle mappe tematiche. Ad esempio si possono rappresentare graficamente l'affluenza dei passeggeri del trasporto pubblico, i flussi del traffico privato o la distribuzione della popolazione. Viceversa, si possono ricavare istantaneamente le informazioni relative agli oggetti rappresentati sulla mappa digitale. Si può, cioè, passare da una rappresentazione bidimensionale astratta, adatta a rappresentare alcuni tipi di dati, ad una rappresentazione spaziale reale capace di arricchire la conoscenza del progettista sul problema da affrontare. In sintesi, la gestione digitale delle informazioni permette di ottenere lo svolgimento automatico di compiti che sono alla base del lavoro di pianificazione, ottimizzazione e gestione dei trasporti. Prima della introduzione delle tecnologie informatiche i tecnici dovevano affrontare il problema della raccolta e della gestione di una serie di dati e, successivamente, ricorrere alla "simulazione" di configurazioni spaziali con tecniche di disegno tradizionali. Le nuove tecnologie hanno introdotto la possibilità di migliorare il grado di precisione delle simulazioni, di prendere in considerazione più parametri, di affinare maggiormente il progetto e di ottenere risultati in tempi compatibili con i veloci processi di trasformazione presenti nella nostra società.

Rosario Calandruccio

Note

1 DATA BASE: Raccolta elettronica di dati, archivi elettronici. Sono organizzati in modo da poter accedere velocemente alle singole informazioni secondo criteri precisi. Si chiama *data base* anche un *programma applicativo* che consente la gestione di uno o più archivi contenenti dati.

2 IPERTESTO: Una *programma applicativo* destinato a contenere e a presentare delle informazioni. Queste possono essere sotto forma di testi, immagini, suoni, animazioni. La consultazione non è sequenziale ma libera. Gli utenti possono impostare percorsi di ricerca diversi a seconda delle loro esigenze.

3 VETTORIALE: Forma di memorizzazione *digitale* dei disegni e delle mappe. Ogni disegno è composto da singole entità quali: linee, poligoni, simboli. Di ogni elemento sono conservate informazioni relative alle coordinate dei vertici, colore, tipo di linea, ecc. e per questo sono suscettibili di modifiche.

Bibliografia

AA.VV., "Tavola rotonda" in *Vie & trasporti* n. 578, novembre/dicembre, 1990.

AA.VV., "La pianificazione dei sistemi di trasporto". A cura di Lucio Bianco e Agostino La Bella, Ed. Franco Angeli, Milano, 1987.

AA.VV., "Territorio e trasporti: modelli matematici per l'analisi e la pianificazione". A cura di Aura Reggiani, Ed. Franco Angeli, Milano, 1985.

CORRADO BEGUINOT, AGOSTINO LA BELLA, CARLO DI CARLO, "Comunicazioni, mobilità, qualità degli spazi urbanizzati" in *Atti del convegno Comunicazioni, mobilità, qualità degli spazi urbanizzati: ricerca e innovazione per i sistemi di trasporto*, Bologna, 1991.

ENNO CASCETTA, "L'ingegneria dei sistemi di trasporto" in *Sistemi di Trasporto* n. 1, 1993.

GUIDO DE CAROLIS, "I sistemi informativi territoriali. Luci e ombre dell'esperienza italiana" in *Urbanistica informazioni* 128, marzo-aprile 1993.

LUCIANO FORTUNATI e PAOLO MOGORO CIVILI, "GIS: una tecnologia complementare (Multimedialità e trattamento dell'informazione geografica)" in *Computerworld* n. 39/40, novembre 1992.

PATRICK GEDDES, "L'evoluzione creatrice delle città" in F. Choay, *La città utopie e realtà*, Torino 1983.

PIETRO GELMINI, *Città, Trasporti, Ambiente*, Venezia, Ed. Etas 1988.

LUCA GUERRINI, MATTEO IGNACCOLO, "Spostamenti collettivi nella città. La Stadtbahn di Hannover" in *Rassegna*, n. 38 (Trasporti non convenzionali) settembre 1989.

KEVIN LYNCH, *L'immagine della città*, Venezia, Ed. Marsilio Editori, 1985.

ALFREDO MAMMARELLA, "Il problema della mobilità nel territorio metropolitano" in *Vie & trasporti* n. 575, maggio/giugno, 1990.

BERRY J. BIMPSON, *Il traffico in città*, Padova, Ed. Franco Muzio Editore, 1990.

MARIO TARTAGLIA, "L'uso dei sistemi informativi territoriali come supporto alla pianificazione dei trasporti" in *Tendenze attuali nella concezione delle infrastrutture di trasporto e nella organizzazione della mobilità in aree urbane di medie dimensioni*: atti del seminario, Catanzaro, 1993.



Le informazioni relative alle strutture di pubblico interesse come scuole, uffici, ospedali, possono fornire utili indicazioni per il posizionamento ottimale delle fermate. Attraverso lo scambio di informazioni per mezzo delle reti telematiche queste informazioni potrebbero essere automaticamente e costantemente aggiornate nel tempo



Il sistema informativo realizzato consente di rappresentare i fenomeni con diverso grado di dettaglio e definizione. Sono possibili rappresentazioni schematiche ed astratte ma, anche, rappresentazioni puntuali e con un certo grado di realismo

Accessibilità urbana
a cura di Fabrizio Vescovo

Soluzioni per il comfort urbano al servizio di una utenza ampliata

Le soluzioni che devono essere individuate e messe in atto per potenziare la fruibilità ambientale, il comfort urbano e gli aspetti relativi alla sicurezza ed alla eliminazione delle fonti di pericolo sono quelle che interessano, in modo positivo, il maggior numero di persone possibile. Dette soluzioni rappresentano i punti di riferimento per la progettazione degli spazi ed delle attrezzature collettive immaginate, in maniera consapevole, per una "utenza ampliata". Evidentemente è necessario tener in debito conto quella consistente fascia di popolazione che trova, nell'attuale contesto territoriale e più specificamente in quello cittadino, disagi e difficoltà, più o meno limitanti, causate da svantaggi o patologie personali di tipo motorio, psicologico o sensoriale.

I tentativi e gli sforzi compiuti, in questi ultimi anni da parte di Enti, Amministrazioni e privati tendenti alla eliminazione delle barriere architettoniche nei nostri centri abitati hanno, di fatto, riguardato essenzialmente soluzioni quasi sempre troppo schematiche e semplicistiche.

Esse sono spesso la conseguenza di una insufficiente presa di coscienza ed informazione circa le reali e complesse esigenze delle diverse tipologie di utilizzatori. Infatti quasi sempre tali realizzazioni hanno avuto come parametro di riferimento esclusivamente le persone con problemi di movimento ed in particolare quella specifica categoria che deve usare la sedia a ruote. Questa ottica, decisamente limitata e, per molti versi forviante, ha portato a realizzazioni solo in parte utili alla generalità dei cittadini i quali sono invece caratterizzati da svantaggi diversi, ai quali corrispondono esigenze specifiche.

A riprova di quanto affermato è riscontrabile facilmente che le difficoltà di tipo sensoriale, o per meglio dire di quelle collegate alla percezione, sono state sempre sottovalutate e questo appare evidente anche esaminando sull'argomen-

to l'ordinamento normativo del nostro Paese.

Infatti gli aspetti collegati alle difficoltà delle persone con problemi di vista o di udito rimangono troppo spesso, anche nei più recenti provvedimenti generali. Per quanto concerne specifici criteri orientativi e relative soluzioni tecniche e progettuali si constata ancora purtroppo un basso livello di approfondimento.

In modo particolare devono essere individuate e verificate sperimentalmente le soluzioni base per l'orientamento dei ciechi e degli ipovedenti. Esse devono essere adottate e messe in atto prioritariamente nell'ambito degli spazi urbani pubblici o aperti al pubblico.

Specificamente devono essere ricercati e testati tutti quegli accorgimenti progettuali, quelle tecnologie e quelle metodiche indispensabili per la realizzazione e l'adeguamento dei percorsi pedonali. Al proposito è opportuno far presente che il Regolamento di attuazione del nuovo codice della strada (d.p.r. n. 495/92) prescrive alcune precise caratteristiche tecniche per le apparecchiature semaforiche sonore ma non esiste nello stesso provvedimento alcuna indicazione circa le caratteristiche e le normative dei percorsi e le modalità di avvicinamento dei non vedenti ai semafori stessi. In altre parole qualora un cieco si trovi in prossimità di un semaforo sonoro probabilmente sarebbe in grado di tentare l'attraversamento di un incrocio ma non si comprende come l'utilizzatore sarebbe in grado di arrivare nelle vicinanze del semaforo ed attivarne, su sua richiesta, il funzionamento sonoro.

Pertanto le soluzioni tecniche da adottarsi per

l'orientamento sui marciapiedi e nelle aree pedonali devono essere urgentemente prescelte anche sulla base delle esperienze già effettuate al proposito in altri Paesi europei ed extraeuropei.

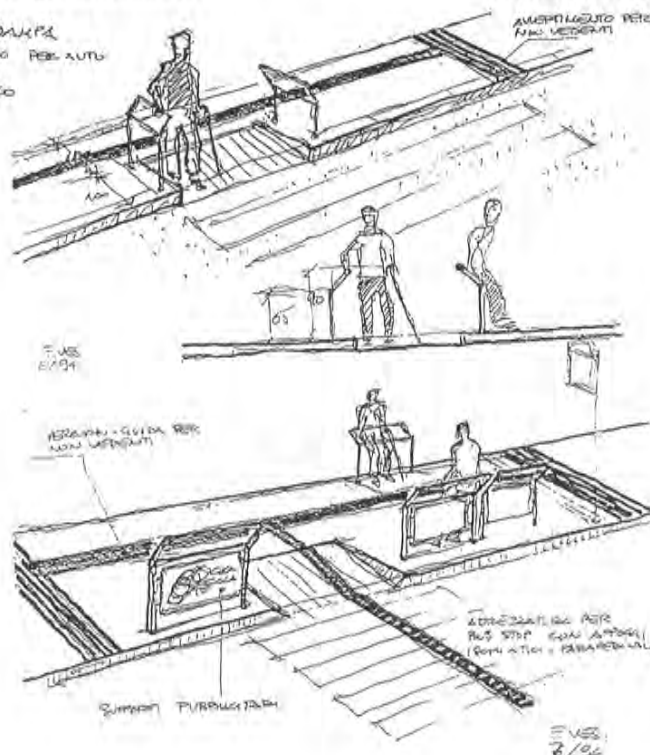
Esse devono essere attentamente prese in esame e vagliate nell'ambito delle diverse commissioni ministeriali competenti e devono essere opportunamente raccordate nei confronti delle varie normative di settore (Codice della strada, norme per l'accessibilità e per l'eliminazione delle fonti di pericolo, disposizioni antincendio, ecc.).

Successivamente, considerati i pro e i contro delle diverse soluzioni possibili, naturalmente con l'irrinunciabile apporto collaborativo delle associazioni di categoria e degli esperti che le rappresentano, dovranno essere prescelte per poi diventare, con tutte le fasi necessarie, "norma di legge". Assumere quindi il valore guida per l'unificazione dei comportamenti tecnici e delle realizzazioni al fine di garantire a coloro ai quali sono finalizzati, una omogeneità, nel tempo, delle soluzioni e delle attrezzature le quali solo allora potranno essere più agevolmente utilizzate e con un maggior livello di sicurezza.

Con l'obiettivo di suggerire spunti tecnici concreti per agevolare la ricerca e l'individuazione dei necessari e successivi approfondimenti si sono predisposti alcuni schemi grafici, integrati dalle relative considerazioni, concernenti diverse soluzioni viarie, per l'arredo urbano e per sistemazioni ambientali.

Fabrizio Vescovo

- EVIDENZIAZIONE RAMPPE
- DISSUASORE FISICO PER AUTO
- CORBUZZANO
- APPROFICIO ISCHIATICO



Nelle rampe di raccordo tra marciapiedi e carreggiata risulta di notevole utilità l'installazione di elementi metallici che costituiscono dissuasori fisici per gli autoveicoli oltre ad evidenziare la posizione del passaggio accessibile.

Inoltre gli stessi elementi, se opportunamente progettati, possono anche servire da corrimano, utili per chi a poco equilibrio, ed essere utilizzati come "appoggio ischiatico" per diminuire l'affaticamento ad esempio nell'attesa dei mezzi di trasporto collettivo.

È evidente che qualora detti elementi vengano disposti trasversalmente al senso di marcia del percorso pedonale, essi possono costituire pericolo per chi ha problemi di vista in quanto viene ridotta, in quel punto, la larghezza libera del percorso pedonale stesso. In tali casi risulta fondamentale provvedere alla predisposizione degli opportuni sistemi di segnalazione per chi ha problemi di vista.

L'applicazione della logica pluriesiggenziale alla progettazione degli spazi di relazione

Antonio Lauria

Nel corso del tempo, gli spazi del vivere comune sono stati immaginati e trasformati in funzione delle esigenze dell'utente adulto, sano e produttivo. Per tutti coloro che non rientrano in questo modello teorico, si pone il problema di rendere gli spazi collettivi maggiormente permeabili.

Se nel recente passato il problema dell'accessibilità è stato affrontato in termini monotematici, ipotizzando ambiti ad accessibilità riservata destinati unicamente ai motulesi su carrozzina, attualmente si sta facendo strada una nuova concezione progettuale tesa a soddisfare le esigenze di tutti i profili d'utenza non assimilabili allo standard di riferimento progettuale storicamente adottato. Tra questi, quello rappresentato dalle persone con problemi di vista è tra i più negletti a livello legislativo e tecnico-operativo.

Allo scopo di fornire alcune informazioni circa i problemi dei pedoni con minorazione visiva, l'articolo si conclude con una serie di proposte operative programmaticamente compatibili con le esigenze degli altri segmenti di popolazione disabile.

In the course of time, social living spaces have been imagined and transformed taking into account the needs of adult, healthy and productive users.

For those who do not fit into this theoretical pattern, the question emerges of making collective spaces more accessible.

In the recent past, the problem of access was tackled in monothematic terms. That is, areas with reserved access, meant for wheelchair users exclusively. Today a new planning pattern is coming through, aimed at satisfying a more complete range of users not assimilable to the projectual standard adopted till now.

Within this framework, users with sight problems are, at the legislative and technical-operational level, one of the most neglected groups.

In order to supply some information about the problems of pedestrians with visual impairments, the essay offers some working proposals, compatible with the needs of other segments of disabled citizens as well.

Storicamente, il processo di trasformazione dello spazio naturale in spazio architettonico è stato realizzato in funzione delle esigenze di uno specifico modello di riferimento: l'adulto medio sano, ovvero un individuo non più bambino e non ancora anziano, con caratteristiche antropometriche nella media, e privo di deficit fisici, sensoriali o mentali; un individuo pienamente inserito nei processi produttivi e in grado di orientarsi e muoversi senza particolari difficoltà.

Occorre addirittura osservare che molto spesso singoli edifici o articolazioni spaziali complesse, al di là dei condizionamenti contingenti, sono stati deliberatamente concepiti in modo da rendere problematica l'accessibilità anche per i soggetti normodotati.

La differenza di quota, che determina sovente situazioni di impedimento e ostacolo alla deambulazione dei motulesi, è stata strumento privilegiato di separazione tra ambiti spaziali per adempiere a scopi persuasivi, propagandistici, religiosi, ce-

lebrativi, spesso autoritari, per non dire repressivi. Sul concetto di ascesa come penitenza, distacco dai coinvolgimenti mondani, purificazione dai peccati è basata, ad esempio, l'interminabile scalinata del Santuario di Braga che i pellegrini percorrono in ginocchio.

Che la storia dell'architettura sia ricca di episodi di negazione o esclusione dall'uso dello spazio collettivo, lo ricordano gli innumerevoli edifici ed ambiti spaziali ad accessibilità riservata. Si pensi ai templi greci, in cui lo stilobate, basamento gradonato caratterizzato da ricercata sprecazione antropometrica, fungeva da efficace barriera psicologica tra il mondo delle azioni umane e quello della divinità; all'iconostasi delle chiese a croce greca, metafora, secondo San Gregorio Nazianzeno, della separazione tra terra e cielo, tra noto e ignoto, alle sale dei libri greci nelle biblioteche monastiche medievali e rinascimentali che, in quanto espressione di un sapere profano e pre-cristiano, non potevano essere frequentate dai novizi.

Non dobbiamo così stupirci se nelle nostre città vi sono tanti edifici e tanti luoghi inaccessibili per coloro che non rientrano nello standard di riferimento progettuale storicamente adottato; se vi sono tante barriere che cospirano contro la sicurezza e l'autonoma mobilità dei motulesi, degli anziani, dei bambini, dei minorati della vista, degli insufficienti mentali ...

Limiti dell'approccio invalso al problema dell'abbattimento delle barriere architettoniche

Agli esordi, verso la fine degli anni '60, il dibattito culturale sulle cosiddette barriere architettoniche si è incentrato sulle barriere fisiche e, specificatamente, sulle esigenze di mobilità dei soggetti confinati su sedia a ruote. Di conseguenza, le normative prodotte sono state rivolte, in massima parte, al soddisfacimento dei bisogni di questo segmento, per altro molto limitato, della popolazione disabile.

Secondo indagini condotte negli U.S.A., lo 0,5% della popolazione legale per muoversi ha bisogno della carrozzina (1); mentre la percentuale totale delle persone che, a causa di un deficit fisico o sensoriale, hanno una qualche difficoltà motoria e di orientamento, supera il 20% (2). I soli gravi minorati della vista ammontano, nel nostro Paese, a circa l'1% della popolazione, eppure i loro problemi sono stati fino ad oggi in ampia misura ignorati a livello culturale e legislativo (3).

Ma non è solo una questione di dati numerici: è l'impostazione stessa del problema dell'abbattimento delle barriere architettoniche che deve essere oggetto di un ripensamento. Infatti, l'ipotesi di modificare edifici e spazi urbani, realizzati e modificati nel corso di un processo secolare in funzione delle esigenze dell'adulto medio sano, sulla base delle prestazioni di un mezzo antiquato quale la carrozzina a trazione umana, si è dimostrata, col tempo, velleitaria e poco produttiva. Basti pensare alla reale incidenza delle normative in quei piccoli centri abitati, collinari o montuosi, di cui è ricco il nostro Paese, dove il problema dell'accessibilità investe



L'adulto sano, lo standard di progetto storicamente adottato (*)

il tessuto urbano nella sua interezza (4). Questo modo riduttivo di intendere e affrontare l'handicap ha determinato i seguenti effetti:

Ha spinto l'opinione pubblica e i progettisti ad assimilare i più generali problemi della pedonalità urbana a quelli, specifici, delle persone che si muovono su sedia a ruote

Se barriere fisiche quali gradini isolati, scale, varchi angusti ... hanno pienamente ottenuto lo status di barriera architettonica, questo non è accaduto per le condizioni di affaticamento quotidianamente sperimentate da quelle persone che hanno difficoltà a restare a lungo in posizione eretta (a cominciare dalle persone di una certa età): fare la fila in un ufficio pubblico mette a dura prova questi soggetti, determinando conseguenze che possono durare a lungo, mentre lascia del tutto indifferente chi fa uso della sedia a ruote (5). Anche il tempo può costituire una barriera.

Lo stesso discorso deve purtroppo estendersi all'ampia categoria delle barriere fisiche dei minorati visivi, il cui studio è stato ingiustamente trascurato. Come conseguenza, queste, contrariamente a quanto avvenuto per le barriere dei motulesi su carrozzina, oggetto di un processo, sebbene lento e disorganico, di progressiva eliminazione, negli ultimi anni sono aumentate considerevolmente. Si pensi alle schermature acustiche in materiale trasparente dei telefoni pubblici, ai nastri di PVC utilizzati per delimitare i cantieri stradali, alle porte a vetro degli esercizi pubblici che non di rado si aprono sui marciapiedi, ai segnali stradali temporanei (tra cui, pericolosissimi, quelli di forma triangolare) posti spesso ad altezza di viso ...

Infine, le barriere percettive, che si de-

terminano a causa della difficoltà di drenare informazioni dall'ambiente e che interessano prevalentemente i minorati sensoriali, sono state praticamente ignorate. La mancanza o l'inadeguata presenza di informazioni ambientali sensorialmente recepbili, impedisce o pregiudica, in questi soggetti, l'orientamento, la decodifica dei luoghi, l'individuazione e il corretto uso di attrezzature. Si pensi, per fare degli esempi, a quelle persone anziane deboli d'udito che non possono utilizzare i telefoni pubblici o alle persone con problemi di vista che non possono ottenere dalle lanterne semaforiche informazioni circa l'attraversamento pedonale.

Ha determinato soluzioni di modifica ambientale spesso in contrasto con le esigenze di altri profili d'utenza

Spesso, soluzioni progettuali unicamente basate sulle esigenze dei motulesi su carrozzina, hanno finito col penalizzare quelle altrettanto legittime di altri soggetti disabili, determinando un fenomeno che possiamo definire della *divergenza degli effetti* (6). Spesso si sono verificati casi in cui l'abbattimento di una barriera di carattere motorio, ha determinato l'insorgenza di una barriera d'orientamento. Pare utile, a questo proposito, riportare un episodio emblematico verificatosi presso l'Istituto dei ciechi "Augusto Nicolodi" di Firenze. Originariamente, il cortile dell'Istituto, a cui si accede da tre porte, una centrale per le auto e due laterali per i pedoni, era pavimentato in ghiaia sciolta bordata ai quattro lati da un marciapiede. Attraverso il marciapiede, si raggiungevano le scale dell'edificio. Per consentire l'accessibilità ai disabili su carrozzina si pensò di pavimentare (in cotto e travertino) il cortile esterno alla stessa quota del marciapiede comunale, sopprimendo i

marciapiedi interni. Per garantire il superamento della scaletta che dal cortile esterno conduce all'edificio, fu realizzata una rampa metallica monumentalmente collocata sull'asse di simmetria verticale dell'austero edificio. Indipendentemente da ogni considerazione in ordine alla congruenza stilistico-formale dell'intervento, il risultato ottenuto è che, a seguito della bonifica ambientale, gli allievi ciechi dell'Istituto dovendo rinunciare all'essenziale funzione di *linea guida* costituita dai marciapiedi, fanno fatica a raggiungere l'ingresso dell'edificio; inoltre, le difficoltà ad individuare l'imbocco della rampa e la scivolosità della pavimentazione della stessa (specie quando bagnata), hanno causato cadute ed incidenti anche gravi.

Casi di *divergenza degli effetti*, determinati da una progettazione monoesigenziale sono, purtroppo, molto comuni: la mancanza di dislivello tra marciapiede e strada carrabile è percepito come un pericolo per i minorati visivi; una rampa può causare disagio per chi ha problemi all'articolazione del piede, per chi porta il gesso ad un arto inferiore, per chi è portatore di arto meccanico, per chi soffre di malattie vascolari ...; un telefono *ad altezza* di disabile su carrozzina può provocare problemi alle persone di alta statura, a chi ha difficoltà a piegarsi (gestanti, sofferenti di scoliosi, lordosi, cifosi ...) e agli ipovedenti; un semaforo acustico di tipo continuo, privo di un sistema di autoregolamentazione del volume, può arrecare disturbo a chi vive o lavora nei pressi del semaforo ...

Ha condotto alla realizzazione di ambienti ed attrezzature ad accessibilità riservata

La progettazione 'a misura' di disabile su carrozzina ha prodotto spazi di ridotta permeabilità rispetto l'intorno ambien-

tale e attrezzature di uso esclusivo.

La caratterizzazione funzionale di ambienti ed attrezzature destinati ad un limitato bacino d'utenza, oltre a comportare costi non indifferenti e a frenare l'innovazione di prodotto, determina anche significativi riflessi socio-culturali. Infatti, veicola un messaggio che induce condizionamenti erronei tendenti a mostrare il disabile non per quello che è: una persona limitata nei movimenti o nell'orientamento, ma come un essere a sé stante che vive in un mondo a parte.

Nella logica della separazione per fini organizzativi e di vigilanza trova spiegazione la *Sala Amica* dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" di Roma dove vengono canalizzati i portatori d'handicap e i bambini non accompagnati.

La separazione, in molti casi, non è una scelta obbligata ma la conseguenza di un approccio culturale che, anziché tendere verso la difficile compatibilità tra esseri umani con esigenze differenziate, si rifugia nella semplice ripartizione degli stessi in ambiti di ridotta permeabilità. In prospettiva, appare destinata a creare nuove barriere all'integrazione, non più fisiche, ma psicologiche.

Per fare un esempio, servizi igienici attrezzati per l'uso esclusivo di utenti su carrozzina, là dove realizzati, sono sotto-utilizzati e sono percepiti dall'opinione pubblica come uno spreco necessario. In questo caso, l'accessibilità riservata avrebbe senso solo se si ritenesse colui che usa una sedia a ruote un essere sessualmente differenziato da un maschio e da una femmina tanto da avere bisogno di un servizio igienico tutto per sé.

Talvolta le attrezzature destinate ai disabili su carrozzina esprimono una ingiustificata stigmatizzazione di chi dovrebbe usarle. Le cassette della posta, ad esempio, sembrano fatte apposta per apporvi il simbolo internazionale dell'accessibilità in modo da manifestare tangibilmente l'attenzione della collettività ai "problemi-degli-handicappati". Ma l'abbassamento della buca "ad altezza di disabile" non favorisce l'accessibilità anche dei bambini? Perché sottolineare l'handicap anche quando non ce ne sarebbe bisogno?

Nuove prospettive per la progettazione degli spazi urbani

Dalle osservazioni precedenti si evince che ogni segmento di popolazione disabile ha le proprie esigenze e subisce, nel corso dell'attività deambulatoria, gli effetti di specifici fattori di perturbazione. In altre parole, il giudizio di pericolosità (o di innocuità) di un determinato elemento o scenario ambientale non è univoco ma mutevole, variando con il variare del profilo d'utenza considerato. Quindi, una sua eventuale soppressione — *sic et simpliciter* — potrebbe rappresentare un beneficio per qualcuno e un danno per qualche altro.

È così, poco ragionevole progettare o modificare gli spazi collettivi a misura di uno specifico modello antropometrico, sia esso l'*adulto medio sano*, il *motuleso su carrozzina* o il *non vedente*.

È necessario che le strategie di design per essere diffusamente utili e non produrre controindicazioni, siano informate dalle specificità esigenziali di ciascun profilo d'utenza e che queste esigenze siano opportunamente *armonizzate*. Lo scopo è di creare ambienti che siano, nella misura più ampia possibile, a utilizzazione e godibilità differenziate. Non più, per fare un esempio, servizi igienici *ad hoc* per motulesi su carrozzina, ma servizi igienici *anche* per motulesi su carrozzina: un unico ambiente che possa essere utilizzabile dal maggior numero possibile di persone, quindi, anche da questi soggetti.

Lo stesso "rebus" prima evocato della collocazione altimetrica dei telefoni pubblici, in questa logica potrebbe assumere una diversa soluzione. Secondo la nostra normativa (art. 8.1.5, decreto Ministero dei lavori pubblici 236/89), basato sugli apparecchi con gettoniera superiore (tipico residuo di un'impostazione *oggettuale* difficile da superare) l'altezza da terra ottimale della "parte più alta da raggiungere" non dovrebbe essere superiore a 120 cm (max 140). Abbiamo rilevato che una simile collocazione può creare disagio alle persone molto alte e a coloro (spesso, anziani), che hanno difficoltà a chinarsi e agli ipovedenti che non "trovano" la bottoniera ad altezza di occhi. La presenza della schermatura acustica "a cuffia" accentua significativamente le difficoltà dell'uso del telefono da parte di questi sog-



Scalinata del Santuario di Braga, Portogallo (da K. C. Bloomer, C. W. Moore, *Corpo, memoria, architettura*, Sansoni, Firenze, 1981) (**)



Istituto per ciechi "Augusto Nicolodi", Firenze, ing. Mario Malavolti, 1931. La foto ritrae l'edificio prima della sovraelevazione avvenuta nel 1934 (Archivio Nicolodi) (**)



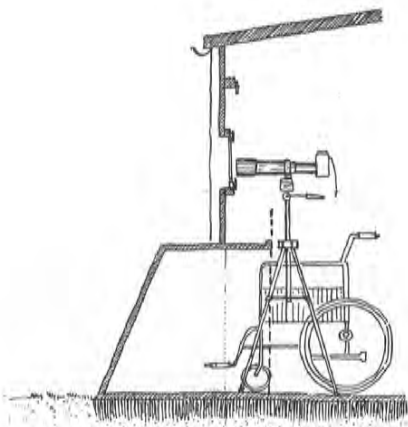
Il cortile dell'Istituto Nicolodi oggi, dopo l'intervento finalizzato a consentire l'accessibilità ai disabili su carrozzina. Sui pilastri della recinzione sono apposte insegne che, a causa del bassissimo contrasto rispetto allo sfondo, risultano scarsamente visibili



Buca delle lettere per handicappati



Telefono pubblico per handicappati



Sezione tipo di capanno per il bird watching adottato nelle oasi della Royal Society for the Protection of Bird (rielaborato da Reserves for the Disabled, The Royal Society for the Protection of Birds, Londra, 1987)

getti. Viceversa, la collocazione altimetrica del telefono prevista per i disabili su carrozzina è mediamente compatibile con le caratteristiche antropometriche e le capacità ergonomiche di un bambino.

Ora, se si considera l'insieme di queste esigenze, si potrebbe ipotizzare un diverso apparecchio posto ad un'altezza unificata, compatibile con le esigenze di chiunque: con la "gettoniera" posta sul bordo inferiore del telefono (i nuovi telefoni pubblici a scheda magnetica sono già così predisposti) e col ricevitore, posto ad un'altezza di 120 ± 140 cm, che accoglie la bottoniera, come in molti telefoni domestici. L'introduzione dell'opzione di regolazione del volume favorirebbe l'uso del telefono da parte delle persone affette da ipoacusia.

Una concezione progettuale di questo tipo, informata dalle esigenze del più ampio range di fruitori: dai bambini agli anziani, dai disabili nel loro complesso, alle persone con proporzioni fisiche estreme ..., che negli Stati Uniti ha preso il nome di *Universal Design* (7), è in grado di produrre conseguenze positive anche nei riguardi dei soggetti normodotati. Per fare un esempio, nei posti d'osservazione nei capanni per il *bird-watching*, il sistema 'a nicchia', messo a punto nel Regno Unito dalla *Royal Society for the Protection of Birds* in funzione delle esigenze dell'utente su carrozzina, ha finito per affermarsi in termini generalizzati. Questo perché non solo consente anche al fruitore normodotato seduto di assumere una postura più corretta, ma favorisce una più agevole installazione degli strumenti per l'osservazione posti su cavalletto (8).

In conclusione, oltre all'evidente utilità sociale (troverebbe soluzione il fenomeno della *divergenza degli effetti* e si favorirebbe l'integrazione del disabile), con l'armonizzazione esigenziale si dilaterrebbe notevolmente il bacino d'utenza da soddisfare con evidenti vantaggi economici: nella società in cui viviamo la produzione di massa è, infatti, il metodo più efficace per ottenere un abbattimento dei costi.

Limiti all'affermazione della concezione progettuale basata sull'armonizzazione delle esigenze di profili d'utenza differenziati

L'ipotesi di rendere spazi e attrezzature accessibili per tutti, purtroppo, si scontra con alcune difficoltà concettuali ed operative.

Per prima cosa occorre evidenziare che vi sono dei settori in cui l'applicazione di tale concezione appare problematica o scarsamente realistica.

Un secondo ostacolo deriva dalla difficoltà culturale di passare da una progettazione basata sulle esigenze dell'*adulto medio sano*, ad una progettazione informata dalle esigenze dei vari segmenti della popolazione e dalla conseguente necessità di disporre di strumenti di conoscenza adeguati.

Il terzo è una conseguenza del secondo e deriva dalla difficoltà di gestire informazioni numerose e spesso contraddittorie (9). La dilatazione del *sistema dei bisogni*, le ricadute lente ma costanti in ambito normativo delle innovazioni di processo e di prodotto, rendono sempre più impegnativa l'opera del progettista. Nella interpretazione più recente, il progetto ha finito per assumere il significato di "previsione programmatica" che ingloba tutto ciò che rientra nel momento decisionale; nei grandi edifici complessi, allo scopo di limitare le possibilità d'errore, sono state messe a punto specifici strumenti di gestione delle informazioni, quali le tecniche di *briefing* e le *check-list* esigenziali. Occorre prendere atto che anche la progettazione degli spazi urbani, per la molteplicità dei fattori interagenti, deve dotarsi di strumenti analoghi.

Infine, occorre superare le remore degli utenti 'normodotati' nei confronti di soluzioni che rispondono ad una pluralità di esigenze. Ad esempio, l'apparenza ospedaliera dei bagni con corrimani di sostegno ad uso dei disabili su sedia a ruote potrebbe non incontrare il gradimento di alcuni.

Esempi di adozione della logica pluriesigenziale nella progettazione degli spazi urbani

In questa parte si individueranno, in re-

elementi vegetali o delle attrezzature sui percorsi pedonali con conseguente recisione o rimozione degli elementi pericolosi. In caso di ostacoli ad altezza di viso *non modificabili*, è necessario prevedere un'adeguata segnalazione dell'elemento potenzialmente pericoloso che investa anche modalità sensoriali extra-visive.

3. Scivoli d'angolo

Problema

La presenza di uno scivolo di pendenza inferiore al 6% non sempre è rilevato dal pedone con minorazione visiva, specie se questi è stanco o affetto da disturbi al sistema vestibolare. Scivoli d'angolo di modesta pendenza, essendo posti lungo le direttrici di transito pedonale, possono rappresentare una fonte di pericolo. Essi, infatti, possono 'condurre' il pedone con minorazione visiva nel mezzo della strada carrabile. Uno scivolo che non corrisponda ad un attraversamento pedonale pone gravi disagi anche ai motulesi su carrozzina, alle mamme con il passeggino e a coloro che usano carrelli a ruote per il trasporto di pacchi in quanto, per raggiungere le strisce pedonali, è necessario costeggiare il marciapiede percorrendo un tratto di sede stradale.

Soluzione

Gli scivoli dovrebbero avere una pendenza compresa tra $6 \pm 15\%$ (consigliato: 10%) ed essere caratterizzati da una tessitura superficiale rilevabile mediante la percezione plantare, la percussione del bastone (sonorità, resilienza) e il contrasto grafico-cromatico. Dovrebbero essere posti al di fuori delle direttrici di transito dei percorsi pedonali e in corrispondenza della mezzera delle strisce pedonali. Gli scivoli d'angolo andrebbero evitati. Dato che non tutti i pedoni gradiscono superare il dislivello marciapiede-strada carrabile mediante un piano inclinato, (portatori di arto meccanico, temporaneamente impediti, claudicanti, poliomielitici ...) sarebbe desiderabile prevedere, in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, oltre allo scivolo, anche un normale gradino.

4. Bordi laterali degli scivoli

Problema

Uno scivolo trasversale il percorso pedonale con il bordo laterale conformato a gradino rappresenta un pericolo di percor-

so per tutti i pedoni che percorrono il marciapiede che lo ospita in senso longitudinale.

Soluzione

Per risolvere il problema è sufficiente conformare a scivolo, di pendenza non superiore al 15% (consigliato 10%), anche le spondine laterali. Nel caso questo non fosse possibile, è necessario predisporre alle estremità laterali dello scivolo, appropriati elementi di segnalazione (alterazione della pavimentazione in corrispondenza dello scivolo) e protezione.

5. Strisce pedonali in prossimità dell'incrocio

Problema

Quando le strisce pedonali sono collocate in prossimità dell'incrocio rendono meno sicuro l'attraversamento pedonale. Infatti, l'automobilista in procinto di curvare ha una minore visibilità e scorge con difficoltà il pedone nell'atto di attraversare; non rende possibile l'adozione di scivoli di marciapiede posti fuori delle direttrici di transito pedonale (vedi p.to 3); un veicolo che eventualmente si arresti per dare la precedenza ai pedoni, invade la carreggiata.

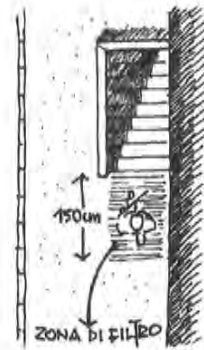
Soluzione

Attraversamenti pedonali di sicurezza si possono realizzare arretrando opportunamente le strisce rispetto all'incrocio. Un arretramento di 5 m misurato a partire dall'angolo d'isolato è da ritenersi ottimale (Cfr. art. 145 Regolamento del Codice della strada).

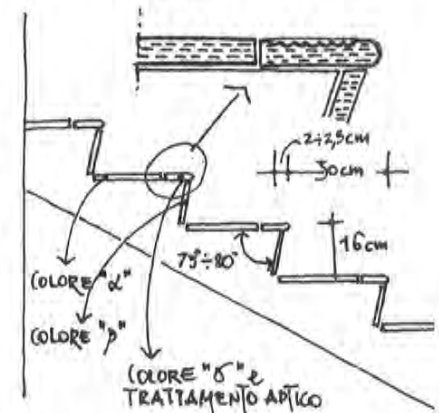
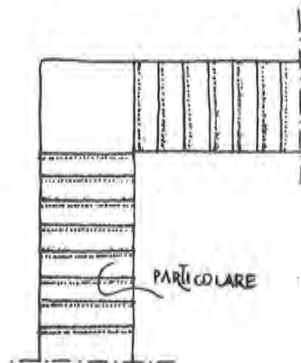
6. Mantenimento della direzione negli attraversamenti pedonali

Problema

La rispondenza tra destinazione e la traiettoria del corpo in movimento pone particolari problemi ai non vedenti. Agli attraversamenti pedonali, una deviazione dalla direzione indicata dalle strisce può provocare l'indesiderato contatto con automobili parcheggiate, siepi, transenne ... Se la deviazione è particolarmente accentuata, è possibile urtare le macchine ferme al rosso o interferire con il flusso veicolare. Per soggetti con disturbi al senso vestibolare o cinestesico o con disturbi della personalità che si manifestano con stereotipie gestuali, le difficoltà aumenta-



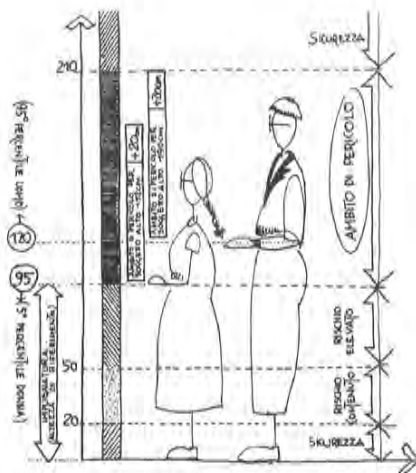
Caratterizzazione della pavimentazione che precede una scala nel senso della discesa (*)



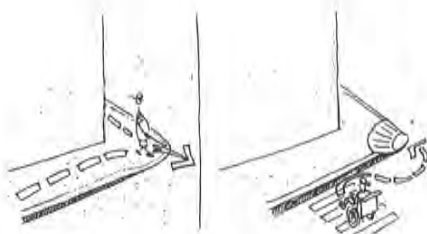
Trattamento cromatico e aptico dei gradini di una scala: una possibile soluzione (*)



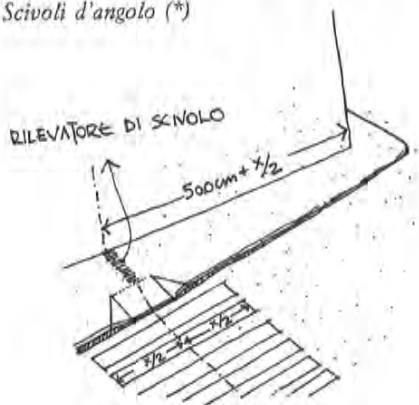
Tipico ostacolo ad altezza di viso



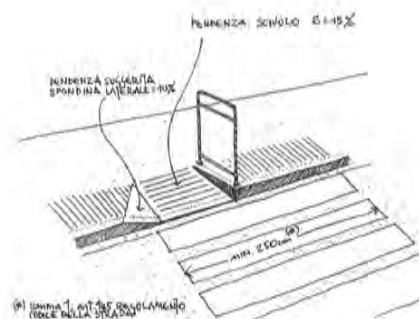
Schema indicativo della pericolosità di un elemento ambientale in rapporto alla sua collocazione altimetrica per soggetti ciechi deambulanti con bastone lungo (*)



Scivoli d'angolo (*)



Scivolo di marciapiede: collocazione suggerita



Ipotesi di scivolo protetto ad accessibilità differenziata

no. In caso di un attraversamento pedonale 'obliquo' (non ortogonale ai marciapiedi di partenza e/o di arrivo), l'individuazione del varco sul marciapiede opposto diventa assai improbabile. Ai fini del *mantenimento della direzione*, essi non possono servirsi efficacemente della scia sonora prodotta dal 'traffico parallelo' (traffico in direzione nord-sud), né possono trarre giovamento da un'eventuale conformazione della strada a 'dorso di mulo'.

Soluzione

In questo caso, sarebbe sufficiente predisporre una guida tattile nella mezzera delle strisce. È importante prevedere sui marciapiedi un sistema di individuazione della guida. La guida può essere realizzata mediante piastrelle dotate di nervature o punti a rilievo oppure in acciottolato di ghiaietto di cava, opportunamente cementato per resistere alle azioni dinamiche del traffico veicolare; la larghezza suggerita è di 30 + 40 cm. Sarebbe opportuno che fosse posta alla stessa quota del manto di pavimentazione della sede stradale in modo da non intralciare l'azione dei mezzi spazzaneve. A beneficio degli ipovedenti la guida dovrebbe essere di colore altamente contrastante rispetto al manto stradale (11).

7. Cantiere stradale delimitato da nastro di P.V.C.

Problema

Cantieri stradali aperti sui marciapiedi, delimitati da semplici dissuasori visivi, sono molto pericolosi per le persone con problemi di vista. Tali delimitazioni, essendo posizionate generalmente ad 'altezza di corrimano', non vengono intercettate dal bastone dei ciechi; a causa della loro modesta larghezza, spesso, non vengono percepite dagli ipovedenti. I nastri di P.V.C., a causa della loro leggerezza, instabilità, flessibilità, non sono in grado di sostenere il peso di chi, avendo perso l'equilibrio, cade.

Problemi analoghi presentano i comuni sistemi di dissuasione al transito realizzati con paletti e catene metalliche blande.

Soluzione

I cantieri stradali vanno delimitati con transenne aventi le seguenti caratteristiche:

1. primo trasverso a non più di 40 cm dal piano di calpestio (suggerito, 20 cm);

2. resistenza allo scorrimento e al ribaltamento in caso d'urto;
3. riconoscibilità di giorno come di notte anche per i soggetti con problemi di vista o incapaci di percepire i colori.

Quest'ultimo requisito può essere soddisfatto mediante la verniciatura con *top coat* fosforescenti di colore possibilmente contrastante rispetto al colore urbano dominante. Affinché la percezione delle transenne sia percepibile anche dai soggetti affetti da acromatopsia, è necessario che lo strato di finitura sia caratterizzato graficamente.

8. Segnali stradali provvisori

Problema

I segnali stradali rimovibili, specie quelli di forma triangolare, quando posizionati sui percorsi pedonali, rappresentano una delle più aggressive barriere fisiche per il pedone con problemi di vista. Il cartello, generalmente, è posto ad altezza di viso e talvolta presenta bordi rugginosi. I problemi si accentuano nel caso di cartelli che, posizionati su una strada conformata a 'dorso di mulo', si protendono sul marciapiede.

Soluzione

Una soluzione può consistere nell'uso di segnali stradali provvisori progettati in modo da non presentare sporgenze nocive e in grado di garantire la resistenza al ribaltamento e allo scorrimento in caso d'urto. In relazione al posizionamento del cartello su carreggiate a 'dorso di mulo', è opportuno predisporre, caso per caso, idonee interfacce di regolarizzazione del piano d'appoggio.

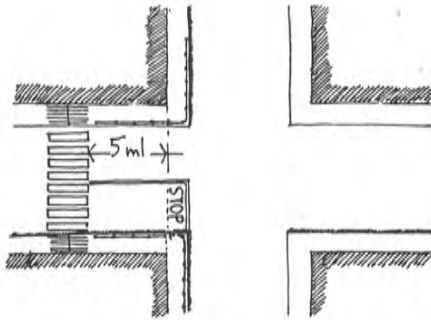
9. Stalli di sosta a spina contigui al marciapiede

Problema

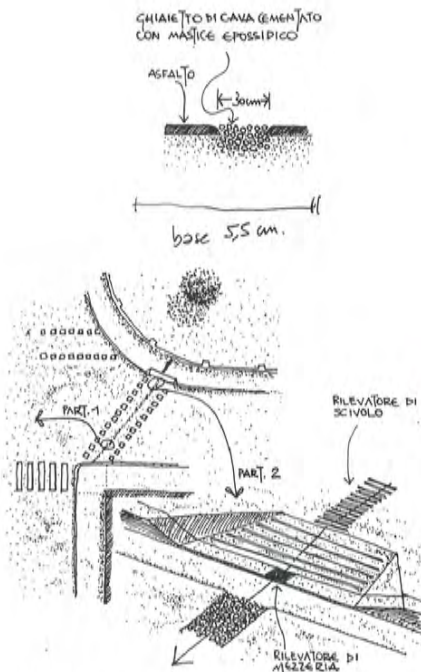
In presenza di spazi per il parcheggio a spina contigui ai marciapiedi, è quasi inevitabile che le automobili vadano a invadere parzialmente il percorso pedonale. Si determina una linea d'ingombro spezzata che può arrecare problemi al pedone con problemi di vista.

Soluzione

È sufficiente delimitare il percorso pedonale con transenne o con idonei sistemi di sbarramento ferma ruote.



Attraversamento pedonale di sicurezza



Sistema per favorire l'attraversamento pedonale nell'ambito delle strisce



Scavo delimitato unicamente da dissuasori visivi



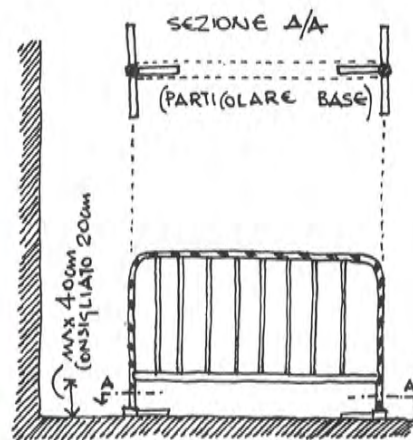
Pericoli di percorso determinati dalla segnaletica stradale temporanea



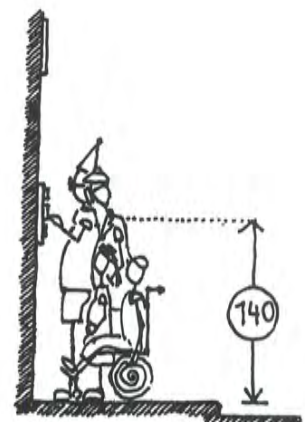
Pericolo di percorso. Segnale stradale temporaneo posizionato su strada conformata a "dorso di mulo"



Segnale stradale temporaneo con alcuni accorgimenti che favoriscono la rilevabilità in tempo utile per ciechi deambulanti con bastone ed ipovedenti



Transenna con alcuni accorgimenti che favoriscono la rilevabilità in tempo utile per ciechi deambulanti con bastone ed ipovedenti



Altezza suggerita per la collocazione della segnaletica tattile (*)

10. Segnaletica toponomastica

Problema

Oltre ai non vedenti, vi sono molti profili d'utenza che hanno problemi di leggibilità delle targhe toponomastiche ordinarie, con conseguenze rilevanti ai fini dell'orientamento e della conoscenza della posizione occupata nello spazio urbano. Targhe disposte maldestramente (scarsamente illuminate, interessate da fenomeni di abbagliamento, parzialmente o totalmente occultate da alberi o attrezzature), con scritte sporche o consunte, pongono gravi difficoltà ad anziani ed ipovedenti. L'uso di un *lettering* inadeguato o l'uso di simboli ambigui pone problemi interpretativi in particolare ai bambini e agli insufficienti mentali. Targhe poste troppo in alto, specie se in presenza di marciapiedi stretti, sono di difficile lettura oltre che per le persone con problemi di vista, anche per bambini, disabili su carrozzina e per coloro che hanno difficoltà a compiere i movimenti del collo (distrofia, artrosi cervicale ...). È opportuno ricordare che gli effetti di una segnaletica inadeguata si ripercuotono anche su quei soggetti che hanno difficoltà a chiedere o a ricevere informazioni verbali dai passanti, a causa di una menomazione del linguaggio o dell'udito o, ancora, di una inibizione psicologica determinata da insicurezza, indecisione, scarsa dimestichezza con una lingua straniera ...

Soluzione

Almeno nelle strade più importanti, la segnaletica toponomastica su base visiva dovrebbe essere utilmente ribadita da una segnaletica tattile a rilievo posta ad un'altezza di 140 cm dal piano di calpestio, altezza da ritenersi compatibile con le esigenze di lettura dei ciechi, delle persone deboli di vista, dei bambini e dei disabili su carrozzina. Per quanto concerne le caratteristiche dimensionali e qualitative della targa si suggerisce il seguente standard di base:

1. Altezza dei caratteri: 5 cm
2. Spessore del tratto: $8 \pm 12\%$ dell'altezza del carattere
3. Rilievo del carattere rispetto al supporto: 0,1 cm
4. Distanza dai bordi (alto, basso, dx, sx): 1,25 cm
5. Distanza tra i caratteri in caso di scritte su più righe: 1 cm

6. Font suggerito: **HELVETICA** semibold maiuscolo

7. *Contrasto scritte/fondo*: in funzione del supporto: bianco su fondo nero o nero su fondo bianco

8. *Strato di finitura delle scritte e del fondo*: opaco

Conclusioni

Affinché i luoghi della città siano maggiormente permeabili, è necessario che la progettazione degli spazi urbani di relazione e delle attrezzature di uso collettivo siano informate da una nuova impostazione culturale orientata alla compatibilità tra le esigenze di utenze differenziate.

Per raggiungere questo obiettivo, è necessario che l'opzione progettuale si avvalga di una istruttoria a tutto campo finalizzata a conoscere, organizzare ed armonizzare i portati esigenziali dei vari segmenti della popolazione.

L'adozione di un approccio *pluriesigenziale* deve ritenersi la necessaria contromisura per evitare, da una parte, la realizzazione di spazi ed attrezzature ad *accessibilità riservata*, dall'altra, l'insorgenza del fenomeno della *divergenza degli effetti*.

Nota

Le immagini, dove non diversamente specificato, sono elaborazioni originali dell'autore dell'articolo. Quelle la cui didascalia termina con un asterisco tra parentesi, sono tratte dal libro *La pedonalità urbana. Percezione extra-visiva, orientamento, mobilità* (Maggioli Editore, Rimini, 1994).

Alcune fotografie, contrassegnate in didascalia con due asterischi, sono state riprodotte dalla dott.ssa Gabriella Ferrari del Laboratorio fotografico del Dipartimento di Processi e Metodi della Produzione Edilizia dell'Università di Firenze.

L'autore desidera ringraziare per la collaborazione e la disponibilità dimostrate: la prof.ssa Raffaella Risuleo, la sig.ra Orietta Falaschi, il sig. Mauro Fastelli e il sig. Romano Ricci del Convitto "Vittorio Emanuele II" di Firenze.

Infine, un sentito grazie al sig. Carlo Beltrami.

Note bibliografiche

1 Il dato fa riferimento ad un'indagine statistica commissionata dal DEPARTMENT OF VETERANS AFFAIRS, cit. in L. JOHNSON, R. RONCHI, A. SPAGNOLIN, R. ANDRICH, *La valutazione tecnica e funzionale delle carrozzine*, in *R come riabilitazione*, n. 6/91.

2 BUREAU OF THE CENSUS, *Disability, Functional Limitation and Health Insurance Coverage*, 1984/85, Series P-70, N. 8, Washington, D.C., 1986. Secondo questa ricerca, negli Stati Uniti, le persone "con una

limitazione" ammonterebbero a 37,304 milioni, pari al 20,6% della popolazione; le persone con una severa disabilità sarebbero pari al 7,5% della popolazione. Di questi, il 55%, ovvero 7,5 milioni di individui, ha più di 65 anni. La rilevazione statistica non include i soggetti di età inferiore ai 15 anni e i disabili temporanei.

3 Questo dato approssimativo si riferisce esclusivamente alle persone con ridotto *visus* (presumibilmente, 3 decimi con correzione). In pratica non comprende tutti coloro che sono affetti da menomazioni visive diverse dalla limitazione della acuità visiva, ma altrettanto invalidanti (soggetti con campo visivo ristretto o deformato, con problemi di adattamento a rapide variazioni di luminanza, con decadimento della funzionalità visiva di notte (emeralopia) o di giorno (nictalopia), incapaci di percepire i colori (acromatopsi) ... ecc).

Cfr. ISTAT, *Indagine sulle condizioni di salute della popolazione e sul ricorso ai servizi sanitari* (rilevazione 1986-87, Roma, 1991; MINISTERO DEGLI INTERNI, *Provvidenze legislative a favore dei mutilati ed invalidi civili, ciechi civili e sordomuti*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, 1991; ABACUS, *Gli ipovedenti: quanti sono e quali sono i loro problemi e le loro aspettative*, Roma, U.I.C., 1989.

Per un tentativo di comparazione dei dati statistici disponibili si veda: A. LAURIA, *La pedonalità urbana. Percezione extra-visiva, orientamento, mobilità*, Rimini, Maggioli, 1994, § 1.1.4.

4 Cfr. L. MEDORI, *La mobilità dei disabili nell'ambiente insediativo. Uno studio preliminare sull'unificazione e la correlabilità degli elementi costitutivi di un sistema veicolo rispondente a utenze diversificate*, Tesi di dottorato non pubblicata, Roma, Università "La Sapienza", 1994.

5 F. VESCOVO, *Nuovi aspetti progettuali*, in AA.VV., *Barriere architettoniche. Un progetto per l'uomo*, Milano, BE-MA, 1992.

6 Si veda l'interessante articolo di FANNY DI CARA, *Cultura dell'accessibilità fra riuso e nuovi interventi in Toscana*, in *Edilizia Scolastica*, n. 26/94.

7 R. HALL LUSHER, R.L. MACE, *Design for physical and mental disabilities*, in J.A. WILKES, *Encyclopedia of Architecture, Design, Engineering & Construction*, New York, John Wiley & Sons, 5 vol, III; AA.VV. *Universal Design: Housing for the Lifespan of All People*, U.S. Department of Housing and Urban Development, Washington, D.C., 1988.

8 R.S.P.B., *Reserves for the Disabled*, The Royal Society for the Protection of Birds, Londra, 1987. Cfr. M. ANTONINETTI, *Un'oasi per tutti*, Udine, Cooperativa Libreria Borgo Aquileia, 1991, p. 32.

9 Cfr. S. VON PRONZINSKI, *Spazi accessibili e diverse tipologie d'utenza*, in *Paesaggio Urbano*, n. 2/94.

10 Per una più esauriente descrizione di questi problemi, si rimanda a A. LAURIA, *op. cit.*

11 Segnali sul piano di calpestio rivolti ai non vedenti, sono ammessi dal Codice della strada. Il comma 11 dell'art. 40 recita: "omissis ... a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in *prossimità* degli attraversamenti stessi". Il fatto che si parli di "prossimità" e non di "corrispondenza" potrebbe creare dei problemi all'adozione delle guide tattili. D'altra parte, l'articolo citato sembra anche in contraddizione con l'art. 155 del Regolamento che vieta ogni altro segnale non rimovibile oltre quelli previsti e tra i quali non compare alcun riferimento ai "segnali a pavimento" per i non vedenti.

Accessibilità urbana per le persone ipovedenti

Osservazioni e considerazioni su alcune esperienze europee

Tommaso Empler

Un ambiente urbano accessibile deve possedere particolari requisiti per consentire la fruizione anche alle persone ipovedenti. Finora non sono stati individuati dei criteri progettuali oggettivi ed univoci, poiché il settore è ancora indagato sia con ricerche che con realizzazioni a carattere sperimentale. Emergono, tuttavia, alcuni approcci metodologici che formulano delle interessanti linee guida sia per i progettisti che per una normativa non ancora pienamente ricettiva della problematica. Il presupposto di base è costituito dal fatto che gli ipovedenti utilizzano prevalentemente il loro residuo visivo e, quando questo è insufficiente, ricercano delle informazioni visive rinforzate e dei riferimenti sensoriali (acustici, tattili, olfattivi, termici e cinestetici) in maniera inconscia.

Cities and access opportunities for people with hypovision problems. Comments on some European experiences.

An accessible city environment must meet certain requirements to be fit for use also by people with hypovision. No objective and univocal planning standards were found up to now, since the research and the actual realization in this field are still of an experimental nature. The problem has not been fully appraised yet. Some methodological approaches emerge, however, that offer interesting guidelines for planners and for the establishment of an adequate set of rules. The basic assumption is that people with hypovision use mostly their residual eyesight and, when this is not enough, they unconsciously search for stronger visual information and sensorial references (auditory, tactile, olfactory, thermic and kinesthetic).

Solo negli ultimi anni i progettisti e le amministrazioni locali hanno cominciato a riconoscere che un ambiente urbano accessibile (1) contribuisce positivamente a migliorare la qualità della vita a tutti i cittadini, compresi i disabili e le persone anziane.

In particolare queste ultime, a causa dell'avanzare dell'età, possono essere soggette a malattie o a forme disabilitative più o meno gravi come l'ipovisione. Quest'ultima si può manifestare sia con una diminuzione dell'acuità visiva che con una perdita del campo visivo o con entrambe le forme contemporaneamente, variando notevolmente da individuo a individuo.

Pertanto un ambiente urbano accessibile deve essere oggetto di una particolare attenzione progettuale anche nei confronti dei disabili visivi ed in particolare degli ipovedenti, che ne costituiscono una grande percentuale.

Al riguardo sono state condotte numerose ricerche e realizzazioni a carattere sperimentale che, però, non hanno

ancora fornito dei risultati oggettivi ed univoci, ma, al contrario, sono ancora in fase di studio con ulteriori teorizzazioni ed applicazioni, in altri termini in una situazione di *work in progress*.

Tale premessa risulta fondamentale per comprendere come, accanto ad una particolare sensibilità progettuale mostrata per migliorare la qualità della vita dei disabili visivi, ci siano differenti filosofie progettuali, riscontrabili soprattutto in Francia, in Olanda ed in Inghilterra.

In questa sede si cercheranno di presentare alcuni degli approcci metodologici emersi finora, in maniera che siano utilizzabili dai progettisti e recepibili da una normativa che ha solo fatto accenno al problema.

Gli approcci metodologici

Gli ipovedenti utilizzano come compensazione alla loro menomazione sia delle informazioni visive rinforzate che

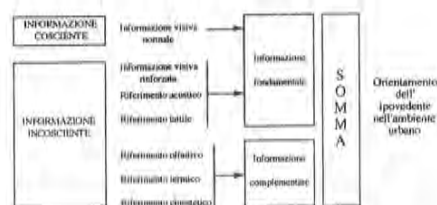
dei riferimenti sensoriali acustici, tattili, olfattivi, termici o cinestetici in maniera inconscia.

È importante comprendere come vi sia una netta separazione tra gli indizi sensoriali utilizzati in maniera cosciente dai non vedenti e quelli in modo inconsciente dagli ipovedenti, soprattutto in quelle situazioni in cui non può essere in alcun modo utilizzato il residuo visivo (2).

L'ipovedente utilizza, quindi, delle informazioni visive rinforzate a cui associa dei punti di riferimento "sensoriali" a lui indispensabili e ricercati nel paesaggio urbano senza che se ne renda conto.

Progettare lo spazio per gli ipovedenti vuol dire dotarlo di un "bene sociale" che genera dei sistemi di ausilio a tutte le persone per muoversi ed orientarsi con facilità: un rinforzo visivo inconsciente; un rinforzo degli indizi percepibili dai sensi residui inconsciente.

La base di tali riflessioni può essere sintetizzata dal seguente schema:



L'informazione visiva rinforzata, il riferimento acustico e quello tattile, vengono definite informazioni fondamentali, poiché sono quelle che finora risultano più controllabili dal punto di vista progettuale; al contrario, gli altri tipi di informazioni sono definite complementari poiché sono più legate alla sfera personale dell'individuo e sono ancora oggetto di ricerche a livello teorico più che pratico, anche perché in certi casi risultano difficilmente controllabili dal progettista, per una serie di *noises* (disturbi e rumori) che si possono interporre tra l'emittente del segnale e il ricevente della comunicazione.



Sequenza fotografica in cui viene mostrata la percezione visiva di una piazza da parte di un ipovedente e la visione da parte dello stesso soggetto con l'inserimento di una linea guida artificiale contrastante con l'intorno

(Tratto da: "Super Mobs", n. 4, maggio 1991, pp. 4-5)

L'informazione visiva rinforzata

L'informazione visiva viene rinforzata da alcune linee che possono essere individuate nel paesaggio urbano ed utilizzate tra i criteri progettuali (3).

È importante, però, fare una distinzione tra il rinforzo visivo diurno e quello notturno.

L'informazione visiva diurna

Nella situazione diurna possono essere individuate una serie di linee di fuga, contrastanti con l'ambiente circostante, che costituiscono un importante riferimento visivo.

Quelle di individuazione più immediata sono costituite dal marciapiede e dal prospetto degli edifici, che devono essere differenziati il più possibile per dare l'idea di due lunghi nastri tra loro paralleli. L'aspetto visivo dei prospetti può essere positivo (marciapiede scuro, prospetto chiaro) o negativo a seconda delle circostanze.

Un'altezza costante degli edifici consente, in buone condizioni climatiche, di individuare una terza linea, che è costituita dal margine di separazione tra le coperture delle costruzioni ed il cielo.

La presenza di una siepe o di un'aiuola dalla parte del prospetto o intercalati tra la carreggiata ed il marciapiede apportano una quarta linea, a condizione di non oltrepassare la larghezza massima di 1.5m, per non ostacolare l'infor-

mazione acustica utile sia alla persona non vedente che all'ipovedente.

Il bordo del marciapiede di colore bianco o chiaro, a condizione che il resto della superficie sia cromaticamente molto scura, costituisce una quinta linea da seguire.

Altre importanti considerazioni derivano dalla condizione di illuminazione naturale sul percorso, che sarebbe opportuno che fosse regolare ed uniforme, poiché l'alternanza sistematica ombra-sole crea dei problemi nell'utilizzo del residuo visivo; per tale motivo i portici dovrebbero essere sufficientemente larghi da lasciare una zona d'ombra di almeno 0.90m per una qualsiasi altezza del sole sopra l'orizzonte. La stessa larghezza può essere utilizzata per dei rivestimenti differenziati nel colore, in maniera che sussista una condizione di contrasto cromatico.

L'informazione visiva notturna

L'informazione visiva rinforzata notturna si basa esclusivamente su delle particolari condizioni di illuminazione artificiale. Gli angoli d'irraggiamento delle sorgenti luminose devono essere attentamente controllati per evitare fenomeni di abbagliamento totale, così come il rivestimento del percorso non deve generare dei riflessi fastidiosi.

La fascia illuminata deve avere una larghezza inferiore a quella del percorso pedonale, per consentire all'ipove-

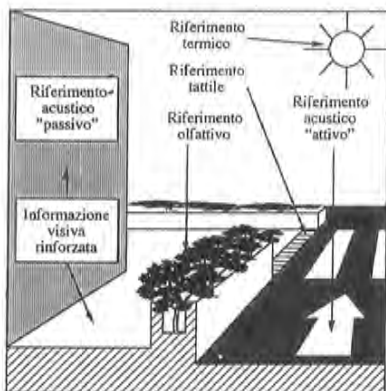
dente un adattamento individuale nello scegliere la traiettoria di marcia in zone più o meno illuminate a seconda delle sue esigenze.

La segnaletica orientativa

La segnaletica orientativa riveste una particolare importanza poiché deve rispondere a dei particolari requisiti di forma, dimensione e collocazione.

Delle interessanti linee guida per la progettazione di una buona segnaletica vengono suggerite dal RNIB (4) britannico:

- il carattere utilizzato nella segnaletica dovrebbe essere Helvetica medium, con uso di lettere sia minuscole che maiuscole, ed una loro altezza compresa tra 100mm e 170mm per una distanza di lettura di 3m;
- i segnali dovrebbero essere collocati in una posizione logica e ben visibile, oltre ad essere facilmente comprensibili; inoltre è importante che siano bene illuminati anche di notte;
- il materiale con cui viene realizzato il supporto non dovrebbe avere una superficie lucida;
- il contrasto nel tono e nel colore tra il supporto contenente il testo scritto o un pittogramma e la superficie del sottofondo sul quale il segnale è apposto ha una grande importanza.



Sintesi delle informazioni di ausilio agli ipovedenti. Si può individuare l'informazione visiva rinforzata nelle linee di fuga del prospetto e del marciapiede. I riferimenti sensoriali invece sono acustico (a sua volta differenziato in "passivo", costituito dalla riflessione dell'ambiente sonoro sul prospetto dell'edificio, ed "attivo", legato al flusso degli autoveicoli), tattile (con delle superfici tattili che avvertono dell'attraversamento), olfattivo (con delle piante aromatiche che indicano la direzione), termico (con il calore del sole che consente di mantenere l'orientamento cardinale)

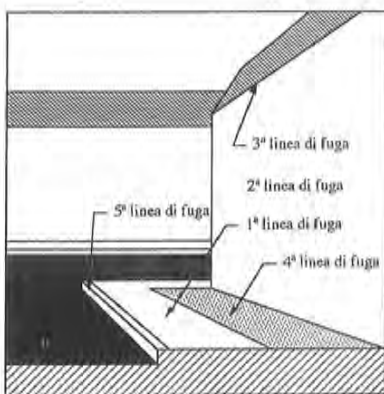


Grafico che sintetizza le 5 linee di fuga contrastanti con l'ambiente circostante, che possono essere utilizzate come visione rinforzata diurna. La 1ª linea è costituita dal marciapiede; la 2ª dal prospetto; la 3ª dal margine tra la copertura ed il cielo; la 4ª da un'aiuola; la 5ª dal bordo del marciapiede

Importanza nella segnaletica orientativa del contrasto nel tono e nel colore tra il supporto contenente il testo scritto e la superficie sul quale il segnale è apposto

(RNIB/GDBA Joint Mobility Unit, Draft Technical Bulletin, Sign Design, Londra s.a.)

Sottofondo	Colore del supporto	Colore della scritta
Mattone rosso Pietra scura	Bianco	Nero o colore scuro
Mattone chiaro Pietra beige	Bianco	Nero o colore scuro
Intonaco chiaro Parete colorata	Nero o colore scuro	Bianco o giallo
Fogliame	Bianco	Nero o colore scuro

Il riferimento acustico

La percezione dello spazio attraverso "l'udito" si effettua grazie a dei punti di riferimento acustici, che consentono di creare la rappresentazione mentale delle diverse situazioni approfittando delle più piccole informazioni sonore. L'organizzazione dello spazio deve rispondere, perciò, al requisito di fornire una informazione acustica selettiva semplice o multipla, in alcuni casi standardizzata ed in altri differenziata per un possibile riconoscimento dell'ambiente.

Grande importanza a questo riferimento viene data soprattutto in Francia dove Hugues (5) si è fatto promotore di una vera e propria corrente di pensiero, in cui la linea progettuale principalmente seguita ritiene che, per un disabile visivo, la percezione dello spazio avvenga essenzialmente proprio attraverso "l'udito".

Viene individuata un'articolazione dell'informazione acustica attraverso una guida passiva, attiva o artificiale o da una loro combinazione.

La "guida passiva" è costituita da tutte le riflessioni o rifrazioni dell'ambiente sonoro su elementi stabili e costanti che costituiscono il paesaggio urbano, come le facciate degli edifici, i muri, le recinzioni che fiancheggiano i percorsi pedonali, i passaggi o tratti di percorso coperti, l'arredo urbano in grado di modificare l'acustica (come le pensiline alle fermate dei bus). Tali elementi, per riflettere il suono al livello dell'orecchio, devono possedere delle caratteristiche base, come un'altezza minima di 2m se posti lateralmente al percorso, oppure

compresa tra 2,20 e 3,00m se invece sovrastanti.

La "guida attiva", complementare a quella passiva, è legata alla circolazione degli autoveicoli: infatti il rumore delle automobili che partono da un incrocio o che si muovono parallelamente al marciapiede sono dei punti di riferimento importanti per la localizzazione di una strada, e quindi per orientarsi.

La "guida artificiale" è una informazione di ausilio nei grandi spazi urbani e si presenta sotto diverse forme: acustica attiva, se cosparge lo spazio di sorgenti sonore artificiali, acustica passiva, se modifica l'ambiente sonoro per settori.

Il riferimento tattile

Il riferimento tattile nello spazio urbano è costituito da elementi facili da percepire e da seguire sia con l'uso del bastone lungo che con il senso tattile plantare.

Sono soprattutto delle "pavimentazioni guida" in grado di orientare i disabili visivi negli spazi senza riferimenti laterali e nelle grandi aree come le piazze. Tali pavimentazioni sono costituite da superfici tattili modulari aggregabili per formare una linea guida, che fornisce diverse informazioni: come mantenere la direzione di marcia, avvertire di un pericolo, cambiare la direzione, evitare degli ostacoli, avvertire il cambio di percorso, indicare dei punti di riferimento.

Il percorso è pensato in maniera che il colore, la forma, e la texture siano contrastanti sia dal punto di vista tattile,



Forum des Halles, Parigi. Percorso pedonale con una informazione visiva rinforzata contrastante con l'intorno



Parco della Villette, Parigi. Portico con una larghezza sufficiente a generare una zona d'ombra "utile" ad un ipovedente



Whitehall, Londra. Pavimentazione a "bolle" di colore rosso per segnalare un attraversamento pedonale controllato



Apeldoorn. Utilizzo delle superfici tattili guida negli attraversamenti delle isole spartitraffico.

(Tratto da: NVBS-VBV, Richtlijnen voor mobiliteitsvoorzieningen voor mensen met een visuele handicap, Utrecht, NVBS, 1989, p. 14).



Apeldoorn. Percorso guida, differenziato per texture, rugosità superficiale e contrasto cromatico dal resto della pavimentazione, che conduce ad un attraversamento pedonale

(Tratto da: NVBS-VBV, Richtlijnen voor mobiliteitsvoorzieningen voor mensen met een visuele handicap, Utrecht, NVBS, 1989, p. 13).



Oxford Street, Londra. Attraversamento pedonale in colore "buff" (giallo camoscio), contrastante cromaticamente con la sede stradale, per facilitarne la percezione visiva

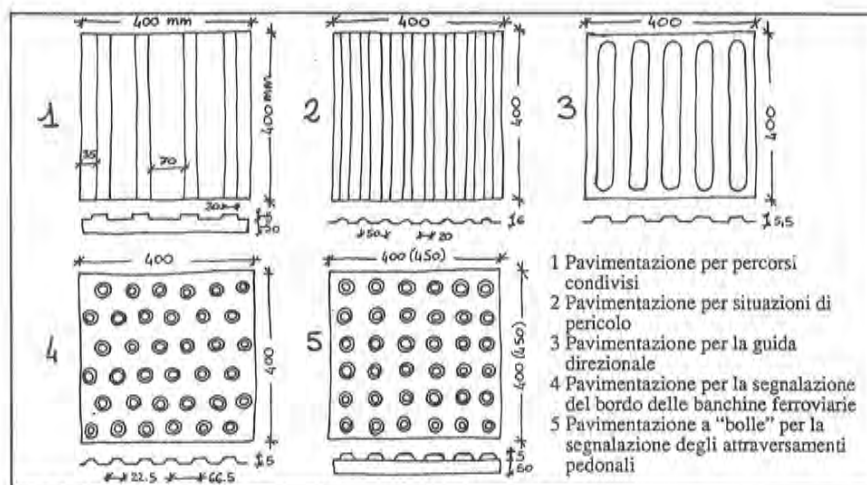
acustico che cromatico dall'intorno. È soprattutto l'aspetto tattile ad essere potenziato: infatti le varie informazioni vengono comunicate dalla diversa rugosità e *texture* superficiale delle unità elementari che compongono il percorso guida, che possono essere a bolle (ordinate secondo una maglia ortogonale o sfalsata) oppure a coste (con linee in rilievo più o meno larghe e distanziate tra loro), con una ulteriore distinzione nella loro disposizione, parallela, perpendicolare od obliqua al senso di marcia.

Purtroppo i linguaggi utilizzati non sono ancora codificati a livello internazionale; infatti le piastrelle utilizzate in Olanda ed in Inghilterra, in cui si usa prevalentemente questo riferimento a scapito di quello acustico visto in Francia, oltre ad essere tra loro diverse come dimensioni presentano *texture* superficiali non unificate.

Un altro importante aspetto che tali percorsi guida sviluppano è quello del contrasto cromatico con l'intorno, in modo da fornire una ulteriore linea di fuga visiva, definibile in questo caso "artificiale", poiché non utilizza una corretta disposizione di quegli elementi naturali che costituiscono un abituale paesaggio urbano e che sono stati individuati nell'informazione visiva rinforzata.

Alcune osservazioni conclusive

Aprire e rendere la città accessibile agli ipovedenti ha un impatto immedia-



Modelli di superfici tattili prodotti dalle ricerche del Transport Research Laboratory in Inghilterra.

(Fonte: Williams M., *Tactile markings. For the guidance of visually handicapped pedestrians*, Londra, Transport Research Laboratory, s.a.).

to e positivo su tutta la popolazione, che ricava dei benefici dal fatto di rendere l'ambiente ridondante con indizi rivelatori di diversa natura, che stimolano tutti i sensi ricettivi dell'uomo. La presenza di tali indizi "sensoriali" crea una condizione indissociabile e complementare per una reale autonomia del disabile visivo. Ma lo sforzo che un ipovedente può compiere per apprendere a trovare ed utilizzare tali informazioni è inutile se il progettista non recepisce che, senza il suo contributo, lo spazio urbano rimane spesso indifferenziato ed anonimo.

Così, l'utilizzazione di una segnaletica pertinente aiuta anche il fruitore medio, poiché la qualità dell'informazione raggiunge il massimo livello di comunicazione. Analogamente, la sovrapposizione di più informazioni, da quella visiva rinforzata a quelle "sensoriali" (coscienti ed incoscienti) produce una sommatoria che non raggiunge mai un livello di saturazione, anzi la ridondanza facilita il riconoscimento, di volta in volta, di un particolare indizio o di un altro, a seconda della condizione psicofisica in cui si trova il fruitore.

Questo significa sia migliorare la condizione visiva, che trovare soprattutto dei completamenti sensoriali selettivi per l'intera popolazione. Infatti, la rappresentazione dello spazio che si può ottenere con una buona analisi sensoriale è sorprendente, rendendo il procedi-

mento istantaneo soprattutto per un normovedente.

Sono state analizzate principalmente quelle informazioni che risultano meglio gestibili dal punto di vista progettuale e che fanno risaltare dei riferimenti ad un paesaggio urbano naturale e ad uno artificiale.

Nel primo rientrano tutti quegli elementi stabili e costanti dello spazio urbano come il fronte degli edifici, l'esistenza delle recinzioni tramite muri o siepi voluminose, la collocazione di elementi di arredo urbano "utili" di grandi dimensioni, il bordo dei marciapiedi, delle aiuole o dei giardini, o comunque qualsiasi elemento che possa costituire una guida basata sull'uso prevalente della visione rinforzata o del senso acustico o tattile.

Il secondo è invece costituito da quegli elementi che sono utilizzati in situazioni specifiche per facilitare l'orientamento e la guida, dove l'informazione è carente o insufficiente. Si tratta di sorgenti sonore opportunamente collocate o di linee guida realizzate con superfici tattili aventi diversi significati ed opportunamente studiate e predisposte.

La realizzazione delle "linee guida artificiali", con le superfici tattili, presenta però una serie di inconvenienti come: limitare il corretto uso del bastone, determinando situazioni di incertezza in cui un potenziale ostacolo può a volte non essere individuato, a causa della dif-

ficoltà di effettuare il movimento pendolare del bastone che segue la traccia del percorso; polarizzare eccessivamente l'attenzione o diminuirne la soglia ostacolando la percezione acustica dell'ambiente; avere il punto di partenza in un luogo conosciuto e condurre in una zona sconosciuta; essere segregative per la loro specificità rivolta ai disabili visivi, che sembrano giocare al "trenino". Per essere realmente utilizzabili tali superfici tattili devono rispondere a dei requisiti che riguardano la comodità nel camminarvi sopra o nell'uso del bastone lungo e l'assenza della componente segregativa per essere utilizzate da tutti.

Note

- 1 Per quanto riguarda l'accessibilità urbana si veda l'articolo di F. VESCOVO, *L'accessibilità urbana: considerazioni di base e concetti introduttivi*, in "Paesaggio urbano" n. 1, gen-feb 1992, pp. 94-96.
- 2 Cfr. HUGHES J.F., *Déficience visuelle et Urbanisme*, Parigi, Lanore, 1989, p. 132.
- 3 *Ibidem*, p. 133-134.
- 4 RNIB/GDBA Joint Mobility Unit, Draft Technical Bulletin, *Sign Design*, Londra s.a.
- 5 HUGHES J.F., SMOLAR M., STEVEUX P., *Déplacement des personnes aveugles et mal voyants. Utilisation des transports en commun*, Parigi, RATP-SNFC, 1988; HUGHES J.F., *Déficience visuelle et Urbanisme*, Parigi, Lanore, 1989; STU, *Les aveugles et les malvoyants dans la ville*, Parigi, Service Technique de l'Urbanisme, 1991; VISSAC I., *Habiter sans voir. Etude sur l'architecture et nos sens*, Clermont-Ferrand, Ecole d'Architecture de Clermont-Ferrand, 1991.

Tecnologie per un progetto biologico
a cura di Eubios Laboratorio Spazio Ambiente

Sostenibilità e ri-funzionalizzazione dei sistemi urbani con criteri ambientali

La natura dei problemi ambientali e l'evoluzione delle discipline che riguardano la salvaguardia ambientale hanno determinato un progressivo allontanamento dalla dimensione spaziale e dalle tradizionali componenti territoriali.

Sono infatti oramai acquisite e condivise le caratteristiche di globalità ed interdipendenza territoriale generate dall'irriducibilità dei fattori ambientali all'interno di confini fisici; inoltre, a tutela delle generazioni future, si conferma essenziale un rapporto radicalmente diverso nei confronti del tempo (dagli attuali tempi a brevissimo termine a quelli a lungo termine) includendo pertanto nel concetto di globalità anche una più articolata dimensione temporale.

L'internazionalità attribuita all'ambiente, con il prevalere dei beni non spaziali e degli effetti transfrontalieri in materia di inquinamento, rappresenta pertanto l'ambito garante per la sopravvivenza delle componenti essenziali dell'ecosistema rimandando ad un concetto di ambiente globale e di patrimonio della comunità internazionale (patrimonio mondiale della natura).

Pur riconoscendo l'esigenza di un livello superiore determinato dall'eccezionalità di alcuni eventi e dall'obiettivo di evitare squilibri nella distribuzione delle risorse, l'attuale fase del dibattito, maggiormente operativa, con il concetto di sviluppo sostenibile ha rivolto la propria attenzione al livello locale, ricercando a tale scala soluzioni sia per la compatibilità tra sviluppo e tutela ambientale che per l'integrazione tra interessi generali dell'umanità e ragioni di ordine ambientale.

In altri termini, quando gli aspetti ambientali si definiscono in politiche, strategie ed interventi da attivare nei processi di antropizzazione, da un lato si consolidano relazioni con gli ambiti territoriali, dall'altro si instaurano legami dinamici con i rapporti mutevoli tra risorse ambientali e collettività insediate nei luoghi specifici.

La sostenibilità apre pertanto un nuovo ciclo per il territorio, con ricadute sia nel contesto disciplinare che nei processi

territoriali concreti; in questa prospettiva il presupposto fondamentale sarà quello di caratterizzare la valorizzazione dei luoghi con la creazione di nuove risorse generate da processi compatibili e con la responsabilità, rispetto l'ambiente, di ogni governo nella definizione dei programmi di sviluppo.

La nuova geografia, generata dal superamento della fase di applicazione dei correttivi allo sviluppo tradizionale, non idonei a fronteggiare il problema della riproduzione del degrado in quanto attivi solo sugli effetti, avrà quindi assimilato le componenti strutturali e l'articolazione di nuovi processi in grado di sviluppare autosostenibilità.

L'interiorizzazione di una interpretazione dinamica e qualitativa dell'ambiente non più separata dagli aspetti economici, culturali, ecc., muta l'ambiente da vincolo a fattore endogeno permeando tutti i processi di trasformazione e di antropizzazione per i quali ritorna fondamentale il ruolo del territorio.

In questa prospettiva, il rimando al locale ed al luogo costituisce anche la verifica dei processi di sostenibilità cioè della chiusura e del ripristino dei cicli che coinvolgono sia i sistemi fisici che quelli antropici, non contrariamente ad oggi, la sede di minimizzazione degli impatti.

Fasi successive di avvicinamento ed allontanamento dal territorio hanno sempre caratterizzato altrettanti cicli storici: in modo più o meno compiuto, nel tempo, si sono infatti alternati processi con forti componenti deterritorializzanti ad altri di segno opposto.

Denominatore comune dei periodi di allontanamento, oltretutto il coincidere storicamente con momenti critici e/o di grandi trasformazioni, è l'aspetto di superamento del limite fisico e conseguentemente della relazione di reciprocità tra ambiente fisico ed antropico.

In particolare, lo sviluppo contemporaneo, per l'azione fortemente deterritorializzante che ha esercitato, appartiene senza dubbio alla categoria di modelli astratti rispetto il sistema fisico territoriale ma è unico nel porsi, pro-

prio come obiettivo ultimo, la definitiva liberazione ed affrancazione da tale limite.

Questa totale assenza di ritorno al territorio, propria di tutto il periodo di modernizzazione, anziché promuovere processi dinamici di trasformazione ha pesantemente contribuito a situazioni incontrollabili di degrado ambientale e culturale.

Per produrre sostenibilità è quindi insufficiente il solo indirizzo alla conservazione, anche se ne rimane punto di partenza e verifica; al contrario, si rendono necessari nuovi processi fondativi dei sistemi urbani che abbiano assimilato criteri di ordine ambientale, da intendersi come rete di luoghi con specifiche valenze fisiche e culturali in grado di esprimere alti livelli di qualità ambientale.

Segnali di una re-interpretazione dei sistemi urbani ed ambientali, coincidente con un nuovo ciclo di grande coinvolgimento del territorio, sono rappresentati da una serie di spinte ed azioni provenienti da attori sociali diversi, spesso incoerenti tra di loro ma con medesime esigenze, finalità, metodologie comuni, ecc...

Sul piano metodologico la possibilità di riferirsi ad un approccio comune, pur sviluppandosi in diversi contesti, anche di valore contrapposto (ad esempio l'ambiente urbano, che tradizionalmente rappresenta la massima espressione culturale e di qualità, oppure ambienti marginali, degradati ed abbandonati, che si configurano come quelli di minor qualità), dimostra le notevoli potenzialità nel generare una riqualificazione complessiva coinvolgendo le radici profonde della cultura materiale e della riproduzione.

Inoltre se lo sviluppo sostenibile, ed in particolare le caratteristiche di sostenibilità hanno individuato nell'ambito locale la propria sede sia di verifica che di riproduzione, la qualità territoriale ne rappresenta uno dei principali indicatori di sviluppo.

A sostegno di un recupero del ruolo della componente territoriale vi sono anche i risultati di un primo monitoraggio

*Vienna - Nuovi interventi
di ricostruzione ambientale per l'isola
del Danubio*

delle esperienze in campo ambientale avviate negli ultimi anni in molte realtà urbane.

Emergono infatti nodi problematici che sollecitano a valutare attentamente la qualità dei risultati di molte di esse, quindi dei fattori di successo realmente finalizzati alla città sostenibile.

Questi ultimi risiedono prevalentemente nella progressiva integrazione tra pianificazione, sia strategica che attuativa, ed apporti specifici, dalla normativa ambientale alla ricerca di soluzioni perequative garanti dell'equità intragenerazionale.

Ne consegue che una nuova struttura territoriale finalizzata all'autosostenibilità e fondata sui processi di trasformazione ecologica ed ambientale, richiede non solo una appropriata diffusione culturale, disciplinare e di stili di vita ma anche la ridefinizione e riqualificazione degli istituti di governo come soggetti esponenziali delle collettività e dell'identità dei luoghi.

Le amministrazioni locali dovranno supportare e sollecitare i principali ambiti di pianificazione in grado di generare autosostenibilità: quelli rivolti alla ricostruzione dei sistemi ambientali, alla costruzione di luoghi a maggior qualità territoriale ed alla contestuale definizione di regole e procedure di supporto a quello sviluppo locale fondato sulle relazioni reciproche tra ambiente fisico ed antropico.

In questo contesto, l'azione progettuale che interpreta tale relazione garantendone la soggettività specifica, necessita di un percorso metodologico in grado di individuare processi analitici, di conoscenza ed interpretativi non distruttivi ed astratti ma generati da sedimenti ed energie locali.

In altri termini, i vari stadi di formazione del territorio rappresentano il corredo genetico per successive trasformazioni.



Le potenzialità innovative esterne che possono qualificare lo sviluppo di una nuova territorialità dovranno prevalentemente risiedere in tecnologie contemporaneamente alternative e preventive.

Inoltre, dovranno diffondersi tutte quelle che permettono processi di degerarchizzazione territoriale per rafforzare nuovi rapporti tra i diversi settori territoriali, tra gli insediamenti ed i propri territori.

Complessivamente si tratta quindi di una ridefinizione formale e funzionale in termini di sostenibilità delle aree periurbane e/o metropolitane, in relazione alla promozione di nuove funzioni ambientali e produttive ecocompatibili, localmente prodotte. Nella pratica disciplinare, ad esempio, orientare la strategia di piano verso la gestione e progettazione delle aree inedificate potrebbe rappresentare un'opzione innovativa che reinterpreta l'uso razionale della risorsa suolo come capitale naturale e comune, quale supporto della sostenibilità ambientale.

Morfologia ambientale, componenti energetiche e climatiche, ecosistemi naturali ed urbani, controllo e salvaguardia dei cicli delle risorse, struttura del verde, ecc... stanno costituendo le prin-

cipali componenti della pianificazione di alcune grandi città europee e di altre aggregate in reti con le medesime finalità di ridefinire nuovi ambiti territoriali secondo criteri ambientali (in particolare per l'aspetto energetico o per il ruolo delle municipalità come promotori di dinamiche sostenibili).

Un esempio significativo e di rilievo può essere rappresentato dalla municipalità di Vienna che nel 1994 redige una variante generale al PRG il cui principale obiettivo è proprio una trasformazione ecologica del sistema urbano e contemporaneamente, vincola alcuni strumenti attuativi con specifici orientamenti alla sostenibilità.

Altra sede di approfondito lavoro è Berlino che da tempo ha promosso azioni di carattere ambientale fortemente integrate alla pianificazione: dalla realizzazione da parte della municipalità dell'atlante ambientale che riunisce i dati principali delle componenti ambientali urbane, agli studi sull'uso della morfologia spaziale, del suolo, del verde in relazione al microclima urbano, a specifiche prescrizioni per l'edilizia agevolata, ecc...promosse da più soggetti istituzionali e di ricerca.

Daniela Delvecchio

Concorso WWF-INU di Progettazione Partecipata-Comunicativa

Progettare e riqualificare la città alla "misura del bambino" — e come tale a misura di tutti — è diventata, negli ultimi anni, un'esigenza sentita in molti contesti. Contemporaneamente, si è visto un notevole aumento di iniziative mirate a coinvolgere i diretti interessati — bambini, cittadini, esperti ed amministratori — in processi partecipativi utili a questo scopo. Per convogliare le numerose esperienze già avviate in Italia ed attivare delle nuove, il WWF ed INU, attualmente coinvolte nella campagna triennale "La riconquista della città", lanciano un invito a tutti — progettisti, universitari, associazioni ed amministrazioni pubbliche — di partecipazione nella nostra iniziativa "Selezione di esperienze e metodologie di progettazione partecipata — Comunicativa e prima fase dei concorsi di progettazione partecipata".

La nostra iniziativa in questa prima fase, come è chiaro dal titolo, non è un "Concorso di architettura" nel vero senso del termine. Siccome le normative vigenti non permettono ai non iscritti agli ordini professionali di partecipare a tali competizioni, per soddisfare lo "spirito" della nostra campagna — la partecipazione di "tutti" — la competizione si svolge in forma di una "Selezione di esperienze" propedeutica ad un Concorso di progettazione partecipata, vero e proprio, che sarà bandito nel 1996. La data di scadenza della "Selezione" è il 31/10/1995.

Per ulteriore informazione
e per procurare una copia
del "Bando" rivolgersi a
WWF-Italy,

Letture Educazione,
Via Donatello 5/D 20131 Milano
Tel. 02-24404260; 02-24404903 [fax]
INU, Via S. Caterina da Siena 46,
Roma (Tel. 06-6793559; 06-6780929
[fax]).



Manuale di architettura bioclimatica

Cristina Benedetti

Collana:
Ambiente Territorio Edilizia Urbanistica
ISBN 0302.7
pp. 197, L. 42.000, Maggioli Editore, 1994

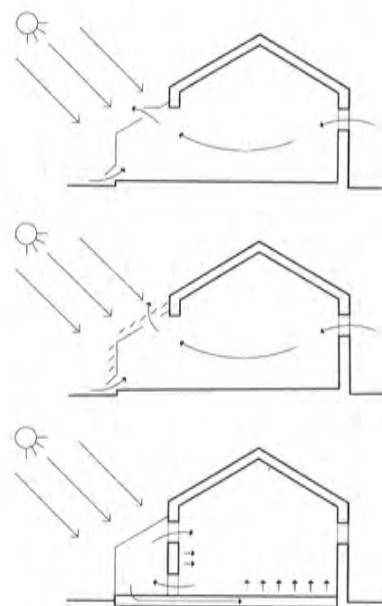
La progettazione dell'architettura bioclimatica risulta particolarmente complessa, non solo per la maggiore quantità di variabili (rispetto alla progettazione architettonica *tout-court*), ma anche, e soprattutto, per i rapporti che legano fra loro le variabili stesse, per la quantità e la qualità dei problemi da risolvere, per le possibilità (fra loro collegate) che si offrono al progettista per risolvere i problemi.

Non crediamo che si possa parlare di un linguaggio specifico dell'architettura bioclimatica, né crediamo che si possa affermare (come ha fatto qualcuno) che tutta la buona architettura è architettura bioclimatica.

Certamente, operando nel campo dell'architettura bioclimatica, si allunga il percorso della *oggettività* delle scelte (o concatenazioni deduttive contrapposte alle costruzioni induttive), ciascuna delle quali è motivata e interagisce su quelle operate precedentemente e su quelle che verranno; ma il linguaggio dell'architettura è e rimane soggettivo, e la qualità del prodotto finale dipende dalle facoltà del progettista di tradurre in elementi formali, in *espressione* a-logica, il lungo cammino della logicità e della oggettività.

Un manuale di architettura trae la propria validità nel giusto equilibrio fra "invenzione" e "norma". Il presente

"manuale" elude tale antinomia non per ignorare il problema, ma per la ragione molto semplice che le "norme" dell'architettura bioclimatica non derivano da fonti esterne, ma sono insite nel tema stesso, sono cioè "norme di comportamento" per il raggiungimento di certi obiettivi. Esse discendono direttamente dall'esame dei dati oggettivi concorrenti (ambiente naturale, ambiente costruito, edificio). Nel volume tali dati sono esposti in forma diffusa e tali da essere consultati con facilità, in vista della loro applicazione.



Molto opportunamente è stato dato ampio spazio ad argomenti generalmente sconosciuti o trascurati da parte del progettista, come la climatologia e la meteorologia, che pure rivestono un ruolo importante nei rapporti dell'edificio con l'ambiente, non soltanto in senso tecnico.

L'ambiente costruito e l'edificio — anche se oggetto di capitoli differenti per evidenti ragioni organizzative — pongono numerosi problemi comuni ed omogenei, tanto che risulta molto interessante la sostanziale unità fra urbanistica ed architettura nel campo "bioclimatico", unità che in altre sedi, molto più generali, è stata diffusamente rilevata e teorizzata. Il capitolo "Nuove tipologie - nuove tecnologie" propone, implicitamente ed esplicitamente, il rapporto logico appunto fra "tipologia" e "tecnologia", rapporto la cui valenza è rilevante nell'architettura *tout-court* e non soltanto nell'architettura bioclimatica.

I componenti del paesaggio urbano Colore

*Dal rilievo al progetto del colore
per la scena urbana*

Marcello Balzani

Collana:

Ambiente Territorio Edilizia Urbanistica

76 tavole fuori testo in b/n

e a colori, Allegato 4 floppy disk da 3,5"

per sistema operativo Macintosh

o Windows 3.1

Mazzetta estraibile dei 100 colori.

pp. 184, L. 130.000

Maggioli Editore, 1994

In un clima di crescente scetticismo nei confronti delle attività convenzionali di pianificazione, viste come la tendenza ad assoggettare al controllo eccessivamente burocratizzato e staticizzante della pubblica amministrazione un territorio che, in una nuova concezione di "risorsa esauribile", necessita invece di strumenti di programmazione flessibili ed adattabili alle sempre nuove e mutevoli esigenze ed "emergenze", si inserisce, con ricchi ed utilissimi spunti di novità rispetto a questa sclerotizzata situazione, la nuova cultura dei "piani del colore". Essi nascono come strumenti che, a partire da una analisi storica delle consuetudini cromatiche che hanno contribuito nel tempo alla formazione del gusto e della cultura collettiva specifica di ogni comunità rispetto alla propria città, siano in grado di elaborare criteri per un recupero ed un riadattamento omogeneo e contestualizzato di quelle caratteristiche cromatiche che nel corso dei secoli hanno caratterizzato visivamente gli spazi pubblici.

Appare quindi evidente la spiccata funzione sociale che può caratterizzare questa nuova branca della pianificazione del territorio, soprattutto per la possibilità ad essa intrinseca di contribuire alla creazione di quelle condizioni per le quali ogni cittadino possa tornare ad identificarsi positivamente, come in passato, nei luoghi consuetudinari della sua esistenza; operazione questa che diventa possibile solo se le funzioni della pubblica amministrazione si estrinsecano nella determinazione di regole alle quali i cittadini non si sentano estranei, ma coscienti che il loro utilizzo sia legato comunque alla tradizione e sia senti-

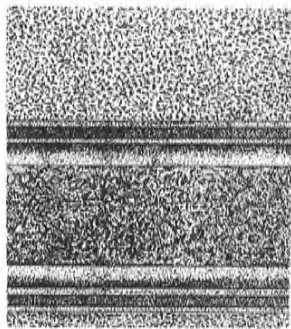


to come integrazione e non come cambiamento della propria cultura e quindi accettato come processo positivo ed utile per la formazione di un comune senso civico.

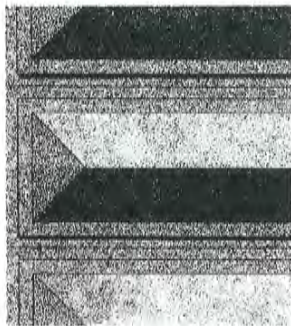
Tuttavia ad oggi questi nuovi "strumenti urbanistici", nati nell'ambito della più avanzata ricerca universitaria, non fanno ancora parte della consuetudine amministrativa degli enti che gestiscono il territorio, ma la loro inevitabile attuazione quali catalizzatori di un irrinunciabile processo di riqualificazione dei centri storici impone ai professionisti ed agli studiosi che già operano o che vogliono conseguire una formazione specifica nel settore della pianificazione urbanistica e territoriale di attivarsi per poter acquisire le conoscenze e le capacità necessarie ad elaborare i "piani del colore" e per partecipare al dibattito, tuttora in corso, sulla loro evoluzione e sui loro sviluppi applicativi.

Ecco allora che l'editore Maggioli, da sempre sensibile ai problemi del territorio che puntualmente vengono affrontati nella sua collana tecnica "Ambiente, Territorio, Edilizia, Urbanistica", ci propone il saggio di Marcello Balzani sui componenti del paesaggio urbano "Colore. Dal rilievo al progetto del colore per la scena urbana", una efficace guida per impostare correttamente le varie fasi di analisi e di intervento nell'ambito della pianificazione del colore in un contesto urbano storicamente e geograficamente importante.

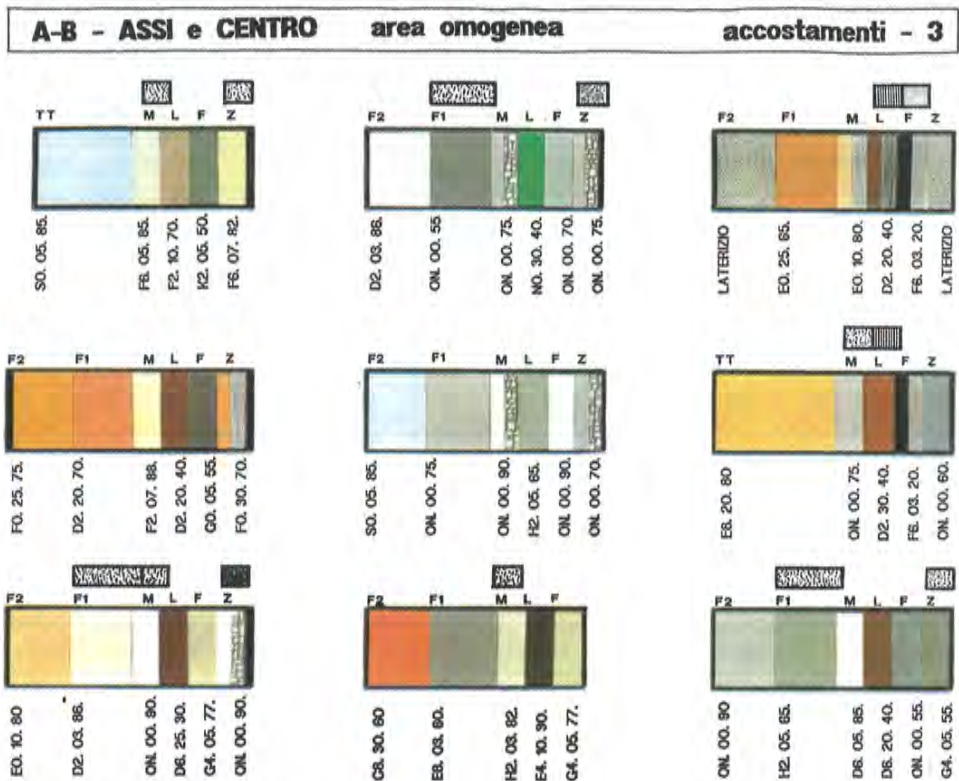
In questo testo, presentato da Roberto Maestro con una stimolante introduzione di Marco Bini, l'architetto Marcello Balzani, uno fra i primi ricercatori che ha proficuamente tradotto in pratica attuativa, direttamente sperimentata nella realizzazione del piano del colore per la città di Forlì, la sintesi di un vasto dibattito che da tempo stava maturando in ambiente universitario e nelle élites professionali, ci propone, anche tramite l'ausilio di idoneo software tecnico applicativo, una efficace metodologia, scientificamente corretta, per appropiare la problematica dove la parte propositiva è costantemente supportata da una specifica analisi sia storica che



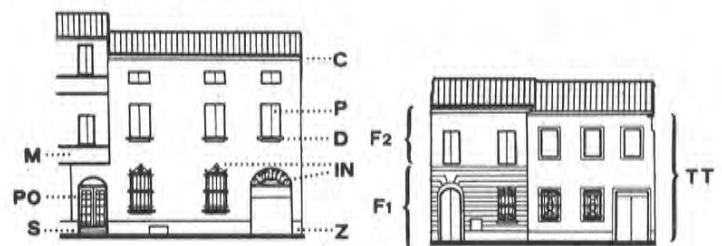
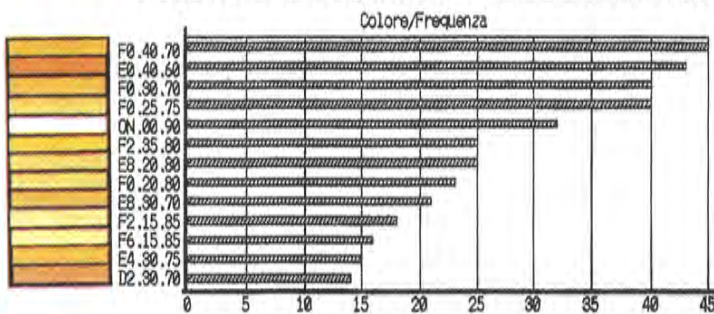
BUGNE A SBALZO



BUGNE A DIAMANTE



Centro storico - Terratetto



tecnologica dell'elemento colore e del contesto socio-urbanistico in cui la sua definizione diventa patrimonio culturale collettivo. Il costante riferimento all'esempio di Forlì consente inoltre un continuo riscontro attuativo dei modelli sperimentali proposti, poi ulteriormente rapportati a tutta una serie di esemplificazioni di piani del colore già attuati per le città di Reggio Emilia, di Pesaro e di Viareggio, che confermano la validità del metodo proposto dall'autore, che in buona sintesi recepisce anche queste esperienze attuative. La metodologia proposta, più indirizzata verso la

ricerca dei caratteri percettivi piuttosto che filologici, viene continuamente dimostrata attraverso un ricco apparato illustrativo, di oltre settanta tavole fuori testo, che permettono di affrontare la problematica anche attraverso una guida visiva, che utilizza supporti grafici e fotografici, schematizzazioni e modelli per la lettura della scena urbana, tavole degli accostamenti cromatici, schede di rilievo e di progetto-colore.

Una esaustiva descrizione fatta da Marcello Franca del pacchetto software contenuto nella confezione del libro: *Architettura e colore*, scheda computeriz-

zata dei dati cromatici per il rilievo e la catalogazione delle cromie storico-originarie nelle architetture del "paesaggio urbano" (applicazione di File Maker™ Pro 2.0 della Claris™ Corporation, versione Windows 3.1 e Macintosh), completa il volume e contribuisce a rendere questa iniziativa editoriale quanto di più completo ed avanzato attualmente esistente sul mercato dell'editoria tecnico-informatica nel campo della progettazione dei piani del colore.

Nicola Risaliti

Il paesaggio italiano nel Novecento

Le grandi trasformazioni del territorio nei cento anni del Touring.

*Touring Club Italiano, Milano 1994
pp. 159, L. 56.000.*

Nei mesi di dicembre e gennaio, le sale di Palazzo Reale a Milano hanno ospitato un'interessante mostra dal titolo: "Il paesaggio italiano nel Novecento"; sottotitolo: "Le grandi trasformazioni del territorio nei cento anni del Touring". È infatti il Touring Club Italiano che, in occasione del centenario della sua fondazione, ha voluto platealmente ribadire, con una mostra ed un catalogo, il suo costante impegno nella salvaguardia di un paesaggio, quello italiano, tanto ricco di peculiarità quanto bistrattato e compromesso. Una mostra ed un catalogo, dicevamo, che, già dal titolo, offrono il fianco ad una serie di riflessioni e quesiti.

La prima osservazione che possiamo fare riguarda l'oggetto principe della mostra, il paesaggio, e la sua possibilità di esporlo. I curatori della manifestazione, Andrea Nulli e Silvana Sermisoni, facendo ricorso alle armi della fantasia, hanno coraggiosamente imboccato la strada della "riproduzione" del paesaggio italiano avvalendosi di innumerevoli strumenti di rappresentazione visiva, nobili e meno nobili. Pittura, scultura, letteratura e poesia, cinema, fotografia, ma anche cartoline illustrate, locandine pubblicitarie, carte geografiche e guide turistiche sono state chiamate a raccolta nel tentativo di stimolare artificialmente il caleidoscopico mescolarsi di emozioni e sentimenti tipico della nostra percezione del paesaggio, anche urbano, anche il più deturpato. Opera degna di pubblico encomio, specie se si pensa alla vaghezza delle nostre sensazioni che non sono fatto univoco per ognuno di noi. A questo proposito non serve certo richiamare gli studi americani degli anni Sessanta sulla percezione visiva per capire che uno stesso paesaggio, oltre ad un sentire collettivo legato a radici culturali comuni, può suscitare reazioni diverse tanti quanti sono i soggetti che lo osservano.

Veniamo ad una seconda osservazione, o meglio, ad un quesito. La domanda che vorremmo porre è questa: esiste un paesaggio italiano? In altre parole è possibile riconoscere una serie di caratteri comuni in un paesaggio che va dalle Alpi alla Sicilia? Non si corre forse il rischio di generalizzare forzatamente ciò che invece andrebbe preso come



mosaico di entità uniche e inconfondibili alla vista di chiunque? È una questione spinosa che Eugenio Turri, curatore di un saggio sulle trasformazioni del paesaggio italiano contenuto nel catalogo, da anni, in molte delle sue pubblicazioni, tenta di sviscerare. Ed è un problema al quale gli organizzatori della mostra hanno risposto scegliendo materiali che solo apparentemente appaiono liberi da ogni filo conduttore. Simulacri di luoghi che, senza ottocenteschi compiacimenti estetici, si presentano come lampi di luce in rapida sequenza. Quasi un ideale saltellare da un luogo all'altro senza nessun obbligo morale verso inutili tentativi di tipizzazione di quel crogiuolo di singolarità che sono proprie del paesaggio italiano. Anzi, tutto sembra orientato ad evidenziare le diversità e le incongruenze di ogni luogo e di ogni cultura locale. Il tutto nella consapevolezza che se nel nostro territorio è possibile rintracciare una caratteristica diffusa questa è proprio quella dell'eterogeneità.

La mancanza di un significato codificato e universalmente riconosciuto del termine "paesaggio" non viene certo in aiuto ai promotori della manifestazione. Nonostante le più approfondite riflessioni di quest'ultimo mezzo secolo, gli studiosi delle più disparate discipline che si occupano di paesaggio non ci hanno dato risposte univoche e rassicuranti su cosa si intenda con questo termine. Una indeterminatazza semantica ed epistemologica che è spesso causa di vaghezza normativa e pretesto per i più ignobili scempi che si compiono, ancora oggi quotidianamente, sul nostro territorio. Già, perché tutti noi che abbiamo potuto visitare la mostra, ma succederà anche a chi vorrà leggere il più meditato catalogo, siamo pervasi da una drammatica sensazione di perdita, di lacerazione dei fili che ci legano al nostro passato, ai retaggi della nostra memoria. Lunghi anni di battaglie di settori significativi della cultura italiana non hanno potuto nulla contro la speculazione e l'ignominia di chi distrugge senza ricostruire. Come dar torto a Giuseppe Gambirasio quando nel suo puntuale saggio,

che ha per oggetto le normative sulla protezione del paesaggio, sostiene che "siamo anche annoiati di sentire accampare ciclicamente, come nuove conquiste per una coscienza paesaggistica, idee del tempo passato benché ancora oggi valide [...]. È forse giunta l'ora di... chiedere un momento di silenzio, spegnere i clamori dei discorsi vani, rinviare di qualche tempo le questioni semantiche e riuscire a trovare, ciascuno di noi, un piccolo anfratto nella vita di tutti i giorni in cui, con umiltà e generosità, fare davvero qualcosa per migliorare l'oggetto delle nostre percezioni visive e mentali".

Ma la storia del paesaggio italiano di questi ultimi cento anni non è certo un racconto di umili e generose meditazioni. Il Turri nel già citato saggio ("Cent'anni di trasformazioni"), pur tenendosi lontano da una visione catastrofica delle vicende del nostro territorio, non può fare a meno di tracciare un ritratto impietoso delle modificazioni del nostro paesaggio. Dalla prima industrializzazione ai simboli del regime fascista, dalle distruzioni belliche alla politica autostradale per giungere fino all'urbanizzazione diffusa del territorio, tutto sembra essere amalgamato da una cultura di massa omologante e poco sensibile ai valori delle tradizioni locali. Fenomeni che, oltre a generare un appiattimento di quei connotati specifici di ogni luogo di cui dicevamo prima, hanno portato, sostiene ancora il Turri, a "scollamenti profondi e forse irreversibili tra uomini e territori" e all'abbandono di "una logica di tipo ecologico di adesione ai suggerimenti dell'ambiente naturale [...]. che... portavano gli uomini a edificare, costruire i paesaggi sulla base delle tradizioni, tenendo conto dei condizionamenti ambientali".

Con questo invito al buonsenso concludiamo il nostro scritto non senza prima ricordare, per dovere di cronaca, anche i saggi di Umberto Bonapace ("Il TCI e la rappresentazione del paesaggio italiano"), di Paolo Fossati ("La città dei pittori"), di Irene Bignardi ("Il paesaggio nel cinema italiano") e il repertorio di fotografie presentato da Cesare Colombo che raccoglie gli scatti di Olivio Barbieri, Gabriele Basilico, Gianni Barenco Gardin, Vincenzo Castella, Cesare Colombo, Luigi Ghirri, Giacomo Giannini, Mimmo Jodice, Tatiano Maiore, Toni Nicolini, Francesco Radino, George Tatge. Degno di nota il delicato scritto di Giacomo Corna Pellegrini che, anche attraverso personali esperienze di gioventù, ci narra di turismo e paesaggio nell'Italia di ieri e di oggi.

Renzo Riboldazzi

Giuliano Gresleri Pleine lumière

a cura di Enrico Maria Ferrari,
con una lettera di Alberto Sartoris
e una presentazione di Pasquale Culotta,
Milano, 1993, Sapiet edizioni,
pp. 450, 297 ill. b/n,
formato 22 x 24,
L. 100.000



I carnets di esplorazione architettonica di Giuliano Gresleri

Il paziente e prezioso lavoro editoriale compiuto per l'apprestamento del volume — nella sua forte matericità, nel suo sofisticato impianto —, con rara fedeltà rappresenta esaurientemente la rarità, quasi archeologica, di questi "intimi diari di viaggio" di Giuliano Gresleri.

Il lettore minuzioso sarà certamente incuriosito ed attratto dal robusto volume in quadrotto, con le sue oltre quattrocento pagine, di pesante carta vergata. Illustri e sapienti interventi introduttivi — Alberto Sartoris, uno dei padri viventi del razionalismo italiano; Pasquale Culotta, ispiratore e coordinatore della scuola palermitana di architettura; Enrico Maria Ferrari, vero "deus ex machina" dell'operazione editoriale —, ne esaltano poi, non formalmente, l'interessata attesa.

Con umiltà, voglio rimandare alle ispirate riflessioni, contenute nella lettera di Alberto Sartoris («Il disegno non è la conseguenza della pura fantasia, ma ... la visione mutevole della ragione, la traccia incisiva di una realtà che il pensiero nobilita», pp. 3-4), e alle raffinate dichiarazioni di Pasquale Culotta sulla "paradigmaticità progettuale" («Il mio intendimento è stato di legare indissolubilmente la forza del progetto alla mano riflettente del suo autore, che ha assorbito energie creative nell'attrito

con le forme e le strutture ...», p. 27), il compito di diagnosticare la lingua e la grammatica di tali «disegni parlanti» di Gresleri; per avventurarmi coraggiosamente — oltre una difficile anamnesi semiotica —, nel captare il senso profondo di tali investigazioni architettoniche "ritratte". Un senso che non è solamente quello evocato dalla sequenza «tematica» che ordina l'indice dei disegni raccolti («1. L'antico presente», o «3, La misura architettonica», o ancora «5, La costruzione della forma»), ma che ha la pretesa di riannodare quelle componenti fenomenologiche (il viaggio, lo spazio, la storia) che ho intravisto — in chiaro o in filigrana —, sfogliando paziente questa raccolta di raffinati gesti grafici.

Concretamente; perché dunque soffermarsi su queste incomplete e parziali, non realistiche e 'fuori scala', testimonianze di questo Gresleri, *viaggiatore, osservatore, catalogatore*?

Lui stesso, nel Proemio della raccolta di questi suoi diari, ne specifica una ragione prima di tutto *didattica*: «Attrezzarsi per vedere ad imparare a vedere, prima di agire progettualmente».

Infatti l'apprendimento del linguaggio architettonico — come per qualsiasi linguaggio, per qualsiasi lingua —, necessita della conoscenza di uno specifico *codice interpretativo*; e per il "progettista" — architetto o ingegnere che sia

— tale strumento di informazione e comunicazione, creativa e progettuale, è proprio il *disegno*, nella sua accezione "manualistica", di *lettura interpretativa* («Disegnare significa esprimere, rappresentare alcuna cosa con l'ausilio delle linee, che formano la circoscrizione degli oggetti che si vogliono imitare», Quatremère de Quincy, *Dizionario storico dell'architettura*, 1832).

Ma le intenzionalità che hanno sottolineato Gresleri, a redigere questi diari, queste rendicontazioni di viaggio e/o esplorazione, sono state certamente anche altre; e non solo didattiche.

Ereditata da un'abitudine corrente negli artisti, negli intellettuali, nel "bon bourgeois" europeo — che nel "grand tour" italiano, mediorientale, africano, sperimentavano l'invasivo cosmopolitismo, l'illuminato colonialismo della grande borghesia europea, capitalista —, questa di Gresleri (ma il richiamo a Le Corbusier e ai suoi «Voyages», per esempio, è d'obbligo) non vuole solo essere una fredda *attestazione testimoniale* "di cose fatte o viste" i ricordi di una gioia, di un avvenimento importante, da riguardare con nostalgia.

Obiettivo centrale della raccolta di questi frammentati appunti visivi, di questi brevi e disordinati aforismi grafici, è invece quello di memorizzare le modalità e la misura (di Gresleri, ovvero dell'uomo occidentale, della cultura europea) del suo "dasein", del suo *esserci*: come «essere in quel luogo», cioè «esistere in relazione a»: quell'architettura o a quello spazio, a quell'ambiente, a quel mondo.

In queste sue collezioni di oggetti rari e preziosi come la *memoria* (e che S. Sontang, nel suo *Oggetti melanconici*, del 1975, rievoca come «memorizzazione di ruderi»), Giuliano Gresleri ci racconta i suoi viaggi e le sue scoperte, fatte misurandosi culturalmente, ovvero misurando fisicamente quel mondo in osservazione; perché è in quella "misurazione delle cose" — nelle distanze che percorro, e come le percorro; nella scena che il mio occhio percepisce, e come la percepisce; nella superficie che tocco, nelle forme che accarezzo — [in quella

misura] si è materializzata tutta la cultura di un'epoca, [in quella misura] si concretizza il "nomos", le regole, che fanno funzionare quello spazio, quella città, quell'ambiente-fisico e/o collettivo.

La lingua di questi stessi "diari" è il disegno. Fluidi schizzi di "pezzi di cose..."; disordinati, spesso "incomprensibili"; fatti cioè non per rappresentare percettivamente, prospetticamente.

Testimonianze grafiche di appercezioni "dell'occhio umano" (cioè di un osservatorio "piantato a terra") la cui lettura però si complica per un accumularsi di altre informazioni scritte, indispensabili tuttavia ad esprimere, per intero, quel ruolo più interpretativo che "dichiarativo e/o illustrativo".

Per Gresleri, o per il progettista "volenteroso", indispensabili sono queste oblique informazioni; per meglio «misurare lo spazio ... da cui si emanano le regole» (Le Corbusier, riflettendo sul Partenone); regole, codici, vernacoli, convenzioni, da metabolizzare nel "progetto".

Un lavoro questo, silenzioso e prezioso; e il percorso fenomenologico che lo caratterizza, è quello che lo rende — nella "post-modernità" — certamente più "inattuale".

Ribaltato — rispetto alla post-modernità — il senso dell'archetipo; non utilizzato qui come scolastico e afasico evocatore di forme, ma come un vero e proprio prototipo, di un linguaggio genealogico, che può ri-attualizzarsi solo per merito di una «tragica riscoperta archeologica» (Tafuri).

Un nuovo senso della Storia: in cui la contraddizione Antico vs moderno non si annulla per sublimazione, ma in cui — nella comprensione dell'origine lontana del "nomos", delle regole — la modernità ri-trova legittimamente il senso del suo esserci; in cui — come M. Heidegger, *Costruire, abitare, pensare* —, «si esiste, si è in quel luogo, per creare una dimora ... per instaurare spazi, e renderli abitabili».

Pier Giorgio Massaretti

In margine ad una citazione di Karl Kraus

Nel numero 1 del 1995, che ha affrontato il tema monografico "Gli insediamenti rurali nel paesaggio agrario", sono stati presentati diversi articoli che, da punti di vista complementari, hanno dimostrato l'esigenza di por fine al più presto allo stato di degrado in cui versano molti edifici rurali della pianura bolognese.

In alcuni di questi si ricordava come una parte delle responsabilità di tale stato di degrado poteva essere attribuita a norme di piano regolatore non sufficientemente aggiornate, in quanto redatte in tempi in cui l'agricoltura pareva destinata a svilupparsi con caratteri non troppo dissimili da quelli del passato.

Ritenendo che la mezzadria potesse trasformarsi in piccola proprietà contadina i PRG limitavano, tendenzialmente, l'accesso ad un uso abitativo del patrimonio edilizio costituito dagli insediamenti rurali a chi avrebbe dovuto assicurare anche la gestione diretta del fondo.

L'andamento del mercato, il confronto con l'Europa e tanti altri fattori che in questa sede è eccessivo perfino elencare hanno, purtroppo, dimostrato che tali limitazioni costituivano un'arma a doppio taglio.

Anziché contribuire a salvare il patrimonio edilizio, ne hanno accelerato l'obsolescenza.

Ciò non dovunque e comunque con le dovute eccezioni. Ci sono state Amministrazioni che hanno capito tempestivamente quali dispositivi tecnico urbanistici avrebbero dovuto essere migliorati e ne hanno predisposto adeguate modifiche.

Nell'articolo "Per un approccio essenziale al recupero dell'edilizia rurale nel territorio della pianura bolognese" ho personalmente riconosciuto all'Amministrazione comunale di S. Pietro in Casale tale merito, citandone come paradigmatico l'atteggiamento nei riguardi della problematica e presentando ampi stralci della variante all'art. 25 del PRG vigente come modello da

considerare con grande attenzione.

Ciò nasceva non tanto per piaggeria nei riguardi dell'Amministrazione di S. Pietro in Casale, costituita da persone dalle idee molto chiare, ma che neppure conosco, quanto dal riconoscimento che tale Amministrazione si stava muovendo nella direzione che io ritenevo più giusta e che, quindi, la sua azione avrebbe dovuto essere conosciuta anche al di fuori dell'ambito comunale, al fine di guadagnare altre persone alla causa e fare diventare, per quanto possibile, l'acquisizione di tale prassi un momento di sviluppo della cultura urbanistica, almeno a livello emiliano.

Con questo unico obiettivo ho citato come esempio da seguire l'esperienza di S. Pietro in Casale, ma, tutto preso dai miei ragionamenti, ho compromesso l'errore di confondere le Istituzioni con le persone.

In realtà, nel caso specifico, la redazione tecnica della variante all'art. 25 del PRG è da attribuirsi all'Ing. Mauro Chiodarelli; essa è stata possibile per effetto del lavoro di ricerca, durato oltre due anni, svolto dallo stesso per l'Amministrazione comunale. La Dott. Rossella Gbedini ha curato l'aspetto innovativo della rivegetazione di tipo non produttivo in area rurale, mentre la Tecnicoop di Bologna ha fornito chiarimenti in merito agli aspetti normativi e metodologici alla base dell'art. 25 precedentemente in vigore da essa progettato.

Svelare i nomi che sono dietro l'apparato è molto giusto, è la riscoperta dell'uomo. Non lo credevo necessario, ma è profondamente giusto.

E poi, lo confesso, mi fa piacere contare le persone che la pensano come me; ad esse vanno, finalmente, tutta la mia stima e la mia simpatia. Purché non citino Karl Kraus; visto che siamo in Emilia Romagna e parliamo del mondo contadino, sono migliori gli aforismi di Tonino Guerra.

Mario Zaffagnini

Periodici MAGGIOLI

Se desiderate avere maggiori informazioni, richiedere copie saggio o sottoscrivere un abbonamento potete **spedire una delle accluse cartoline inviandola tramite fax al numero 0541/624457 telefonare direttamente al numero 0541/628666-626777**

Per copie saggio

Desidero ricevere in omaggio:

copia saggio dei vostri periodici

catalogo generale dei periodici

ulteriori informazioni su:

desidero informazioni

sul costo degli spazi pubblicitari nel periodico sotto indicato:

Per pubblicare un annuncio

Per abbonarsi 1995

Desidero abbonarmi al periodico sotto indicato:

<input type="checkbox"/> Amministrazione Civile.....	B	220.000	*
<input type="checkbox"/> Annuario di diritto comparato e di studi legislativi	S	90.000	
<input type="checkbox"/> Commercio e servizi	T	180.000	
<input type="checkbox"/> Comuni d'Italia	M	218.000	
<input type="checkbox"/> Crocevia	M	138.000	68.000
<input type="checkbox"/> Diritto ed Economia	Q	106.000	
<input type="checkbox"/> Gea. gestione ed economia dell'ambiente	B	184.000	126.000
<input type="checkbox"/> I servizi demografici	M	196.000	
<input type="checkbox"/> Il giornale dell'edilizia (su floppy disk)	M	165.000	
<input type="checkbox"/> Il vigile urbano	M	150.000	74.000
<input type="checkbox"/> Idrotecnica	B	137.000	
<input type="checkbox"/> Informatica ed enti locali	T	195.000	
<input type="checkbox"/> Ingegneria sanitaria-ambientale	B	96.000	
<input type="checkbox"/> L'Italia e l'Europa	S	90.000	
<input type="checkbox"/> L'ufficio tecnico	M	210.000	134.000
<input type="checkbox"/> L'unione dei segretari	B	75.000	
<input type="checkbox"/> La finanza locale	M	228.000	130.000
<input type="checkbox"/> La mia casa in condominio	T	70.000	
<input type="checkbox"/> Non profit	T	150.000	
<input type="checkbox"/> Paesaggio Urbano	B	174.000	148.000
<input type="checkbox"/> Pubblica amministrazione management oggi	M	158.000	
<input type="checkbox"/> Regione e Governo locale	B	116.000	
<input type="checkbox"/> Rivista del consulente tecnico	Q	136.000	
<input type="checkbox"/> Rivista personale ente locale	B	200.000	
<input type="checkbox"/> Rivista dell'istruzione	B	132.000	

<input type="checkbox"/> Rivista giuridica di polizia locale	B	190.000	*
<input type="checkbox"/> Rivista giuridica di urbanistica	T	176.000	128.000
<input type="checkbox"/> Rivista trimestrale appalti	T	198.000	
<input type="checkbox"/> Sanità pubblica	M	230.000	120.000
Prezzi Informativi per opere edili di			
<input type="checkbox"/> manutenzione e nuova costruzione	T	180.000	
<input type="checkbox"/> Listino per sole opere di manutenzione ..	T	120.000	

Maggioli Editore pubblica la rivista **Geocentro**

Pagamento

- al ricevimento della fattura
 - ho versato l'importo sul c.c. 12162475 e allego ricevuta
 - Carta di credito: addebitatemi l'importo di E.....
 - su CartaSI • VISA CartaSI • Mastercard
 - American Express Diners Club
 - n. carta _____
 - scadenza _____
 - firma _____
- Gli ordini con carta di credito, senza firma, non sono validi

- Canone intero
- * Canone promozionale per privati e liberi professionisti

M mensile **B** bimestrale
T trimestrale
Q quadrimestrale **S** semestrale

**MAGGIOLI
EDITORE**



Scale Rintal. Valore che Sale.

Ammirate una scala Rintal, ne scoprirete subito il valore. Potrete apprezzare tutti i segreti e tutta la cura che ne hanno fatto un "oggetto" di prestigio. Pensate un attimo al valore di una scala: si sale e si scende trenta volte al giorno, la si ammira per tutta la vita: può essere l'anima della vostra casa o del vostro progetto. Allora saprete cosa chiedere, il perché della solidità, il perché delle migliori essenze naturali, il perché della cura artigiana e dell'affidabilità industriale. Ma soprattutto il perché di un progetto più personale possibile, secondo il vostro gusto e lo stile che avete scelto. Tutti i valori salgono su una scala Rintal.

RINTAL®

Ed è subito un'altra casa.

SEDE: Forlì - Via Traiano Imperatore, 6 - 47100 - Tel. 0543/79.11.11 - 16 linee R.A. - Fax 0543/722544 -



FILIALI ITALIA:

Ancona Via Marconi, 76/B - 60015 Falconara Marittima (AN) Tel. 071/912438
 Fax 071/9170602
 Bologna Via Sabotino, 16 - 40100 (BO) Tel. 051/430012 Fax 051/435102
 Catania Viale Yonio, 104 - 95125 (CT) Tel. 095/538707 - Fax 095/538707
 Firenze Via Arentina, 78/R - 50100 (FI) Tel. 055/670427 - Fax 055/672764
 Forlì Via Ravagnana, 413 - 47100 (FO) Tel. 0543/723726 - Fax 0543/722544
 Forlì Via Matteotti, 269 - 47023 Cesena (FO) Tel. 0547/600348
 Fax 0543/600348

Ragusa Via Cavour, 405/407 - 97019 Vittoria (RG) Tel. 0932/981867
 Fax 0932/863666
 Roma Via Tuscolana, 892 - 00040 (ROMA) Tel. 06/76962698 Fax 06/7141788
 RSM Via Cailungo, 120/B - Repubblica S. Marino Tel. 0549/902185
 Fax 0549/906660
 Torino Piazza Solferino, 7 - 10100 (TO) Tel. 011/549610 Fax 011/5617570
 Genova Corso Europa, 901/913 - 16100 (GE) Tel. e Fax 010/3774193
 Milano Viale Resegone, 5 - 20020 Arese (MI) Tel. 02/93581131
 Fax 02/93580064

Per maggiori informazioni e cataloghi, compilare e spedire questo coupon per posta o via fax allo show-room RINTAL a Voi più vicino.

Cognome/Name.....
 Indirizzo.....
 Città.....
 Prov.....
 Cap.....