

La riconquista degli spazi pubblici della città come esperienza di integrazione: percorsi dalla scuola alla città

Daniel Modigliani

Architetto, è stato direttore del Piano Regolatore di Roma; attualmente è Commissario Straordinario dell'Azienda regionale della casa del Lazio

monografia

Sommario

«Dalla scuola per tutti alla città per tutti»: questa affermazione indica la via per una riappropriazione degli spazi pubblici a partire dalla scuola. La scuola è il principale luogo di incontro dove giovani, insegnanti e genitori si incontrano quotidianamente. Ma le scuole sono spesso isolate rispetto al quartiere. I genitori portano i loro figli in auto perché le strade sono pericolose. Migliorare l'accessibilità attraverso la creazione di percorsi protetti è possibile e poco costoso. I percorsi che si diramano dalla scuola alle case, connettendo aree verdi e piazze, possono diventare la rete su cui si innestano la scoperta e la conoscenza del vicinato e poi dell'intera città. La città può essere aperta alle attività di gruppi di cittadini e di associazioni, creando il supporto fisico e una rete di comunicazione per l'integrazione sociale.

Una geografia urbana da ricostruire

La città metropolitana, anche se non ancora istituzionalizzata, è il vero campo della vita economica e sociale. Tutti si muovono per le ordinarie esigenze della vita, e tutti usufruiscono dei servizi comuni, al di là delle divisioni dei confini amministrativi. L'accessibilità ai servizi è legata alla disponibilità dei mezzi di trasporto e dal tempo di durata dello spostamento. Gli assetti fisici della città sono condizionati dalla invasività dei mezzi di trasporto pubblici e privati che hanno creato barriere a volte insormontabili per la connessione fisica di aree anche adiacenti. Ci obbligano, per

garantire la sicurezza, a tortuosi allungamenti dei percorsi e quindi ad aumentare i tempi di spostamento. Per adattarsi a questa situazione si sceglie di muoversi con le automobili anche quando le distanze dai servizi sembrerebbero brevi. La metropoli non è più la città di una volta, e i servizi di livello locale non sono più concentrati nelle parti storiche degli insediamenti. I servizi di base sono interni ai nuovi quartieri, che però non hanno centri riconoscibili né riconosciuti. In questo contesto le scuole possono essere i luoghi di partenza per la riconquista della città e dell'intera metropoli. È una geografia da ricostruire. Le reti delle strade, delle piazze, dei giardini

e dei parchi sono spazi e territori urbani da percorrere e da riconoscere.

La gerarchia dei servizi locali e dei servizi di interesse generale, stabilita in via teorica e poi normativa dalla cultura dell'urbanistica del secolo scorso, sulla base di teoriche gravitazioni, deve oggi essere rivista per garantire, soprattutto ai servizi di livello locale, una sicura accessibilità in un tempo dato, a piedi, in bicicletta o con il mezzo pubblico. Infatti le gravitazioni, che un tempo si misuravano come effettive distanze pedonali, oggi si possono misurare solo sulla base del tempo di spostamento. Non è quindi più solo la distanza a determinare l'efficienza dei servizi, ma soprattutto l'accessibilità reale. È più comodo e facile anche per un bambino andare a scuola a qualche chilometro di distanza se c'è la metropolitana, piuttosto che vicino a casa, ma con un percorso pericoloso e un tempo di spostamento più lungo.

Purtroppo oggi i bambini non vanno più a scuola da soli. I genitori, spaventati dalla mancanza di sicurezza, pressati dalla presunta mancanza di tempo, li accompagnano o li fanno accompagnare. Ne deriva, nelle ore di ingresso e di uscita dalle lezioni, una congestione che si riverbera nelle aree urbane circostanti. Gli spazi pubblici della città sono oggettivamente pericolosi e ostili. Nel tempo dello spostamento ci si deve proteggere e prima possibile ci si deve rifugiare in luoghi chiusi. La casa, la scuola, il luogo di lavoro e di svago sono circondati da muri o cancellate e presidiate. Il senso dei recinti (muri, cancellate o reti) per proteggere specifiche funzioni si trasforma facilmente in isolamento ed esclusione. E quello che oggi è una condizione fisica si trasforma in un condizionamento comportamentale. La riconquista degli spazi della città, occupati soprattutto dai mezzi di trasporto in sosta o in movimento, è però ancora possibile.

A Roma, che pure è una grande città, una passeggiata permetterebbe in un'ora di attraversare l'intero centro storico entro le mura da nord a sud o da est a ovest, in senso ortogonale. In un'ora, infatti, con passo normale si possono percorrere quattro chilometri. Non possiamo quindi portare i bambini a scuola a piedi? Una nuova educazione potrebbe far vivere la città ai genitori e ai figli per lo meno all'interno di campi di un chilometro di raggio. E i bambini, grandi o piccoli, bianchi gialli o neri, possono incontrarsi nei percorsi e andare a scuola insieme aumentando lo spazio e il tempo di quello scambio che oggi avviene solo davanti all'ingresso.

La riconquista possibile dello spazio pubblico

Le città hanno una rete potenziale di spazi pubblici straordinaria. Si possono attivare azioni positive coordinate per migliorare la situazione. Non è né difficile né particolarmente costoso realizzare percorsi sicuri e protetti e educare genitori e figli a camminare. Gli effetti positivi sono immediatamente comprensibili sia per l'ambiente che per la salute delle persone.

Ci sono straordinarie ed entusiasmanti esperienze realizzate in collaborazione tra Comuni, dirigenti scolastici, insegnanti, genitori e figli. A Roma fin dagli ultimi anni Novanta sono state costruite le mappe della «città delle bambine e dei bambini», a partire dai disegni degli stessi bambini, che hanno fondato le ragioni degli interventi sui contesti. Le realizzazioni sono ancora oggi, a distanza di circa venti anni, esempi da seguire. I percorsi protetti hanno migliorato non solo il rapporto tra le scuole e i quartieri, ma anche l'integrazione dei vari spazi pubblici per gli anziani, collegando anche aree verdi e servizi commerciali.

La percezione dei quartieri, degli spazi di prossimità e degli spazi fisici dei servizi espressa dai bambini nei loro disegni rappresenta una situazione reale, viva e concreta. Un tempo le strade e i cortili erano spazi a disposizione dei bambini, oggi non lo sono più. Oggi la città si vive attraverso i finestrini dei mezzi di trasporto, in percorsi obbligati.

L'esplorazione dei luoghi, però, quando si riesce a farla, soprattutto in gruppo, è un'esperienza insostituibile. Non certo paragonabile con i mondi virtuali offerti dal cinema o dalla televisione. Basta incontrare una classe in gita scolastica per capire il valore di un avvenimento straordinario, che dovrebbe essere ordinario. Riappropriarsi degli spazi verdi o degli spazi per il gioco può offrire una occasione per le attività sociali o di gruppo se se ne programma la gestione e la si affida alle comunità locali.

La conquista di aree da destinare a verde pubblico è stato uno degli obiettivi della cultura e dell'urbanistica moderna. Oggi l'obiettivo può e deve spostarsi sui temi della collaborazione operosa alla gestione delle aree verdi e degli spazi comuni.

Già da tempo molte amministrazioni comunali hanno intrapreso azioni meritevoli per integrare funzioni pubbliche e funzioni private, ottenendo dai privati corrispettivi in gestione diretta o per la gestione pubblica del verde. Le buone pratiche hanno già dimostrato di essere assai utili per sottrarre al degrado spazi altrimenti abbandonati e abituare gli abitanti di tutte le fasce d'età alla progettazione e alla cura dell'ambiente di prossimità.

Lo spazio della scuola va integrato nella città

L'edilizia scolastica è ancora oggi regolata da un Decreto ministeriale del 1975, emanato

al tempo della grande espansione urbana e di un'urbanistica concepita per realizzare nuovi quartieri autosufficienti. Autosufficienza significava anche che ogni nuovo quartiere doveva avere le sue scuole. Le scuole sono concepite, nel disegnare i piani urbanistici, solo come lotti per edifici isolati all'interno dell'area dedicata, non come componenti che contribuiscono a definire lo spazio pubblico urbano, ma come macchine-oggetto che debbono rispondere solo a logiche funzionali. L'urbanistica della città moderna, non solo per le attrezzature ma anche per le residenze, ha creato uno scollamento programmato tra il disegno dei nuovi impianti urbani e gli spazi pubblici tra gli edifici. Ma mentre per le residenze i progettisti hanno comunque perseguito la ricerca di una forma di insieme, per le attrezzature l'integrazione non è mai stata prevista.

Non è stata perseguita neppure la qualità architettonica degli spazi interni, talvolta ottenuta casualmente, se sono intervenuti bravi progettisti. Insomma, la maggior parte delle scuole è stata fatta per rispondere a un bisogno primario, individuato in sé, ma non per partecipare alla vita degli spazi pubblici della città esistente, né con grande attenzione alla qualità degli spazi interni.

Le regole del passato sono state sicuramente positive, per aver comunque consentito di realizzare un grande patrimonio di edilizia scolastica con degli standard di buon livello. Oggi però, quando le scuole si chiudono, si accorpano e si riorganizzano per adattarsi alle mutate condizioni demografiche e urbane, diventano un patrimonio pubblico da riconvertire ad altri usi pubblici, sempre carenti. Le funzioni amministrative locali, l'assistenza sociale e le attività culturali e sportive stanno usando le scuole rese inutili e stanno dando un sostanzioso contributo al miglioramento delle dotazioni di spazio pubblico. Gli edifici scolastici si sono dimostrati

contenitori adattabili e flessibili per le nuove funzioni. Insomma, i prodotti delle normative sulla edilizia scolastica, pur scontando la rigidità di impianto tipologico e la mancanza di qualità architettonica, hanno consentito tuttavia buone occasioni di riconversione funzionale e di recupero.

Abbiamo oggi l'occasione di puntare all'ottimizzazione del riuso delle scuole, sia che restino scuole sia che cambino funzione. Da un lato migliorando le qualità spaziali interne, dall'altro usando tutti gli strumenti per aprire le scuole alla città e farle funzionare a tempo pieno.

Un altro patrimonio prezioso e in generale sottoutilizzato è quello delle aree esterne, tra l'edificio scolastico e la città. Un patrimonio in genere abbandonato, che resta solo a mostrare il distacco fisico e l'isolamento delle scuole. Se va bene si riconoscono le aree per le attività sportive, con le attrezzature cadenti e rugginose, e più spesso piazzali asfaltati e parcheggi. Il verde in generale è lasciato a se stesso perché comporta costi non sostenibili. Poche scuole si occupano delle aree esterne gestendo il verde e ancora meno usano le aree verdi a fini didattici. Rare sono le scuole dove si coltivano, con gli alunni, orti e giardini. Le attività didattiche non prevedono un tempo per la cura della natura e solo pochi insegnanti sono in grado di insegnare una materia che

avrebbe bisogno di una specifica formazione. Insomma, poca esperienza e poca possibilità di trasmissione della conoscenza.

Alcune scuole a Roma hanno iniziato a gestire orti didattici sulla scia di un forte cambiamento culturale, che ha visto negli ultimi anni nascere e consolidarsi centinaia di associazioni e comitati che si occupano degli orti urbani. L'adozione di un parco, di un giardino o di un monumento può costituire, proponendo un'attività costante e collettiva, della quale si vedono quasi quotidianamente i frutti, un'ottima occasione di integrazione sociale. Le aree necessarie possono essere anche di piccole dimensioni e possono quindi essere perfino ex aiuole.

Una gestione attenta e programmata deve però coinvolgere tutti i partecipanti alla vita scolastica. Insegnanti, alunni, genitori e altri eventuali utenti possono ottimizzare l'uso di un patrimonio di aree esterne largamente sottoutilizzato. Già l'apertura delle scuole oltre l'orario scolastico per attività sociali, culturali o sportive è stata una conquista importante, anche se non ancora del tutto operante. Oggi però si può pensare di uscire dagli edifici, riappropriarsi delle aree libere di pertinenza e gestire, in accordo con le amministrazioni locali, non solo gli orti e i giardini, ma anche le reti dei percorsi che legano le scuole alla città.

Abstract

«From schools for all to towns for all» shows us the way towards re-appropriation of public spaces starting from schools. Schools are the main meeting places where young people, teachers and parents live on a daily basis. But schools are often isolated from their own neighbourhoods. Parents take their children to school by car since traffic makes the streets dangerous for them. Improving accessibility through the creation of safe paths is possible and inexpensive. The same network of paths, branching out from school buildings and areas, and connecting squares and gardens, can become a framework for the exploration and knowledge of neighbourhoods and of the whole town. The town can be open to the activities of groups of people and associations, creating physical support and a communications network for social integration.