

La progettazione degli spazi urbani con e per i bambini

Esperienze e iniziative di progettazione partecipata

Documento elaborato in occasione del Corso di aggiornamento

IL PROGETTO DI STRADE QUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO STRADALE CON IL PIANO, IL PROGETTO E LA NORMATIVA

POLITECNICO DI MILANO
Facoltà di architettura
Dipartimento di Architettura e Pianificazione

Dicembre 2001



1 LA PARTECIPAZIONE

“Libertà non è star sopra un albero, e neanche il volo di un airone, libertà non è uno spazio libero, libertà è partecipazione”. Così cantava Giorgio Gaber ormai una trentina di anni fa.

Ma cosa vuol dire partecipazione? Qualcuno lo definisce *‘...un termine politico-sentimentale, un principio generale e buono, l'idea che i prodotti collettivi dell'insediamento umano nello spazio siano costruiti nel dialogo sociale, attraverso il coinvolgimento attivo degli abitanti nella trasformazione dei luoghi della comunità...’* Queste parole sono di Giancarlo Paba, che continua: *“...il mondo della partecipazione come un campo debolmente strutturato, in Italia, rimanga un campo aperto e fluido ancora a lungo (anche se è ovviamente necessario che ogni singolo approccio consolidi i suoi metodi e aumenti il suo grado di efficienza e di efficacia)...”*¹

Considero molto interessanti queste riflessioni, e in particolare sono convinto che si debba tenere alto il livello emotivo (*“le emozioni, individuali e collettive, non sono estranee al cambiamento sociale, e non debbono essere accantonate nella costruzione della città”*) e allo stesso tempo riaffermare il ruolo centrale del progetto mettendo in primo piano la funzione specifica dei tecnici, ma con modalità nuove e diverse (*“i tecnici sono giocatori in senso pieno del gioco del piano partecipato”*). Anche, e soprattutto, con i bambini e i ragazzi, concludo.

Dopo queste premesse di carattere generale si possono analizzare alcuni aspetti della partecipazione²:

• Il concetto

Il concetto di *partecipazione* nell'ambito dei processi di trasformazione urbana fa riferimento alle *possibilità* concesse al cittadino, in qualità di singolo individuo, sua rappresentanza o comunità locale, **di influire sui processi stessi ed i loro esiti**.

La definizione generale di partecipazione non entra nel merito della qualità del processo di relazione. Partecipare può voler dire molte cose per persone diverse. Potrebbe ad esempio significare essere al corrente dei problemi del quartiere o della città in cui si vive, o votare alle elezioni o ai referendum, rispondere ai questionari o partecipare ad assemblee informative, o essere coinvolti in associazioni che si occupano di temi urbanistici o ambientali, oppure ricoprire ruoli di responsabilità nella produzione di conoscenze o di decisioni, ecc. Tutte queste sono forme di partecipazione, alcune attive, alcune passive e a diverso grado d'intensità e svolgimento, e ne varieranno le caratteristiche, i gradi di applicabilità e gli impatti sul processo e sugli esiti.

¹ Giancarlo Paba **Luoghi comuni** La città come laboratorio di progetti collettivi Franco Angeli editore

² I brevi concetti che seguono sono stati sintetizzati da un interessantissimo studio a cura dell'USPEL (Ufficio Speciale per la Partecipazione dei cittadini e del Laboratorio di quartiere) del Comune di Roma: *Le ragioni della partecipazione nei processi di trasformazione urbana. I costi dell'esclusione di alcuni attori locali* (ricerca condotta da Ecosfera – Studi di Fattibilità per l'Economia e la Riqualificazione dell'Ambiente)

Da questa varietà di modalità relazionali noi ricerchiamo quella che si può definire concertazione allargata: in un processo di partecipazione inteso come concertazione allargata non si ha un atteggiamento paternalista da parte delle istituzioni che 'generosamente' acconsentono ad ascoltare i cittadini ma si considera che tutti gli attori, siano essi istituzionali o locali, abbiano qualche risorsa da mettere in gioco per contribuire in modo positivo al processo e al risultato.

• I principi della concertazione allargata

Assumere questo punto di vista non significa soltanto acquisire le tecniche per facilitare e gestire i progetti di condivisione, ma promuovere una trasformazione del modo di intendere la progettazione urbana che richiede da parte di tutti un cambiamento di approccio e prassi, riguardante:

- la **capacità** e la propensione **ad accogliere** nel processo risorse gestionali, progettuali, politiche ed economiche normalmente non considerate;
- un **atteggiamento** realmente ed efficacemente **comunicativo** e dialogico nei confronti degli attori che possono apportare queste risorse;
- una **volontà di negoziazione e mediazione** tra interessi di varia natura e provenienza;
- una responsabilizzazione di **tutti** gli attori, a partire dall'ipotesi che tutti hanno qualcosa da offrire, qualcosa da prendere e qualcosa da costruire nel processo di concertazione allargata.

Senza queste condizioni minime è difficile che un percorso di concertazione allargata possa effettivamente dimostrarsi più valido di un processo ristretto/esclusivo tradizionale.

• I gradi della partecipazione

Si può partecipare ad un processo di trasformazione, ossia esercitare un'influenza attiva, in modalità quantitativamente e qualitativamente diverse. Per distinguere i differenti gradi di intensità tra le possibilità di partecipazione alcuni studi fatti hanno elaborato la scala seguente:

- (non partecipazione)
- informazione/comunicazione
- consultazione
- collaborazione/coinvolgimento attivo
- autoproduzione/autogestione

Riferirsi con estrema chiarezza a tutti questi concetti è fondamentale nelle esperienze che si propongono; infatti l'affrontare insieme ai bambini e ai ragazzi temi 'scottanti' come la mobilità e il traffico non può prescindere dal coinvolgimento di una larga fascia di attori possibili. E l'obiettivo finale, essendo di fatto improponibile in questo ambito il raggiungimento del livello massimo, deve poter giungere al quarto punto della scala, quello del coinvolgimento attivo.

2 IL MODELLO EDUCATIVO ³

Partendo dall'idea del coinvolgimento dei bambini e dei ragazzi, e del mondo che ruota loro intorno, possiamo, sulla base delle esperienze concrete compiute in questi anni, mettere a fuoco un modello operativo fondato sui contenuti educativi e culturali che sono alla base del nostro agire.

Mi riferisco in particolare all'esperienza compiuta dalla città possibile di Torino in una scuola elementare del Comune di Fossano (Cuneo), un comune, e una comunità, che si sono dimostrati molto sensibili alle proposte che raduniamo sotto il nome di Ecologia Urbana, e che le hanno portate avanti concretamente.

Il quadro di riferimento

Il Comune di Fossano:

- ha posto gli obiettivi della mobilità sostenibile, della sicurezza e della qualità urbana alla base del suo Piano del Traffico,
- ha realizzato un consistente piano di sistemazioni stradali impiegando le tecniche della moderazione del traffico diffusamente praticate in Europa,

³ I contenuti del capitolo Il Modello Educativo sono derivati da una rielaborazione di un documento di Dario Manuetti – La città possibile - Torino

- accompagna queste scelte di intervento con iniziative di comunicazione diverse per rendere tutti i cittadini partecipi delle decisioni più significative sulla mobilità urbana e promuovere una 'cultura della strada' basata sulla coesistenza pacifica tra auto e pedoni, in favore degli utenti più deboli della strada: ciclisti, pedoni, bambini.

Gli obiettivi

Gli obiettivi di carattere generale riguardano il cambiamento culturale, soprattutto dei destinatari adulti. E' chiaramente percepibile l'effetto formativo che ha il percorso sui partecipanti adulti in direzione di una condotta di guida improntata alla sicurezza.

Ai genitori in particolare deve arrivare in modo molto efficace e diretto l'invito a ridimensionare l'accompagnamento dei bambini in automobile, cosa che contribuisce a ridurre significativamente il traffico sui percorsi di scuola e ad aumentare la sicurezza e la possibilità di mobilità autonoma dei bambini.

L'obiettivo specifico è quello di accrescere la sicurezza e l'autonomia di movimento dei più giovani nella rete stradale urbana attraverso:

- esperienze di partecipazione alla pianificazione dei percorsi di scuola e alla progettazione di misure specifiche per la sicurezza della mobilità autonoma dei bambini della scuola dell'obbligo nelle strade urbane;
- esperienze di educazione stradale non astrattamente 'scolastiche' e disciplinari, ma 'per andare da soli a scuola', non orientate ad 'adattare' i bambini al traffico, come avviene di fatto nelle pratiche attualmente diffuse nella scuola dell'obbligo, ma volte a fornire loro gli elementi perchè possano spostarsi senza il forzato accompagnamento degli adulti, a partire dai loro percorsi quotidiani nelle strade urbane.

La metodologia

Il progetto educativo specifico adotta la metodologia dell'Associazione La città possibile, articolata nei seguenti punti:

- **osservare e criticare la situazione esistente** (rilievi 'a portata di bambino')
- **studiare le alternative possibili** (discussione, visione di materiali informativi)
- **proporre e progettare il cambiamento** (proposta di cambiamenti possibili)

La metodologia di lavoro è da considerarsi innovativa rispetto alle consuete pratiche di educazione stradale, orientate alla trasmissione di informazioni e regole di comportamento, in quanto mira a **mettere i bambini in condizione di analizzare concretamente e direttamente lo spazio stradale e le condizioni di traffico nel loro ambiente di vita e di misurarne l'effettivo grado di pericolosità.**

Le conoscenze e le competenze utili per la loro sicurezza personale sono il risultato dell'osservazione e dell'esperienza diretta, ma trovano anche rassicurante conferma nelle concrete misure di sistemazione stradale e di gestione del traffico adottate dall'Amministrazione Comunale sull'insieme della rete stradale e sui percorsi di scuola.

Le azioni

Il programma si sviluppa secondo azioni così articolate:

- **Informazione-formazione:** incontri con operatori locali, insegnanti, agenti di polizia municipale, funzionari dell'Ufficio Tecnico, genitori e adulti volontari;
- **Programmazione:** incontri con gli insegnanti per l'impostazione delle attività con le diverse classi;
- **Monitoraggio e valutazione in itinere:** incontri con insegnanti, Polizia Municipale, Ufficio Tecnico;
- **Laboratori** di informazione-animazione con gli allievi in classe:
 - visione e commento di materiali informativi (diapositive, video, schede illustrative) sui problemi della mobilità pedonale e ciclistica e sulle soluzioni possibili;
 - indagine sui percorsi di scuola (compilazione questionari allievi e genitori sulla mobilità in direzione della scuola e rappresentazione grafica attraverso una mappa dei percorsi);
 - studio del problema sicurezza del percorso di scuola con incontri e interviste a vigili urbani: confronto fra la percezione soggettiva di pericolosità e la situazione reale attraverso l'elaborazione della 'carta dei punti pericolosi' indicati dagli allievi e il raffronto con quella ricavata dai dati in possesso della Polizia Municipale circa incidenti, flussi veicolari, velocità;
 - ricognizione dei principi matematici e delle regole da impiegare nelle misurazioni sul traffico: il concetto fisico di velocità, le sue unità di misura ...

- **Uscite guidate di osservazione nel quartiere:**
 - Esplorazione della rete stradale e del traffico, individuazione delle vie percorse, osservazione della segnaletica e della gestualità del vigile, esperienze di attraversamento della carreggiata e di spostamenti a partire dalla scuola (classi 1a, 2a, 3a);
 - Rilevazione dei flussi di traffico e delle velocità nelle vie interessate dai percorsi di scuola (classi 4a e 5a): conteggi classificati per tipo dei mezzi transitanti, velocità medie e istantanee dei veicoli, misurate cronometrando i tempi di percorrenza su un tratto di strada di 100 m;
 - Analisi del comportamento dei pedoni attraverso l'osservazione degli spostamenti e interviste dirette ai passanti.
- **Azioni pubbliche di animazione e sensibilizzazione a conclusione del programma di attività:**
 - Una giornata di animazione di strada con esibizioni e giochi vari, realizzata con i bambini da gruppi organizzati di genitori e da animatori specializzati;
 - Una simulazione di uscita di scuola sicura con l'installazione sullo spazio stradale di elementi mobili d'arredo costruiti con le tecniche della scenografia teatrale (alberi, panchine, paracarri, fioriere, giochi ecc...);
 - La ricognizione dei percorsi di scuola e la segnalazione dei punti pericolosi attraverso una camminata nel quartiere guidata dai bambini con la partecipazione di genitori, insegnanti, abitanti della zona;
 - La consegna di attestati tipo 'la patente del buon pedone' a tutti i bambini partecipanti al progetto;
 - Una settimana dei percorsi sicuri con bambini in cammino da soli verso la scuola, sotto la supervisione a distanza di genitori e vigili volontari, a partire da alcuni punti di raccolta;
 - L'attivazione della 'rete degli amici dei bambini', attraverso la consegna di un 'marchio di riconoscimento' agli esercizi commerciali che aderiscono all'iniziativa.
- **Documentazione in video e diapositive** dei diversi momenti del progetto e montaggio di filmati o cdRom destinati a essere utilizzati in esperienze successive

I risultati attesi

I laboratori con le scuole producono i seguenti risultati:

- **Elaborazione dei dati** relativi ai questionari con stesura di tabulati e grafici, osservazioni da parte di tutte le classi, elaborazione informatica delle classi più avanzate (quinte elementari, scuola media);
- **Proposte di sistemazione** dell'uscita di scuola con disegni-proposta e documentazione grafica e fotografica 'prima-dopo';
- **Materiali per l'allestimento della mostra finale**, per la sistemazione simulata dell'uscita di scuola, per la Camminata nel quartiere: disegni, collages grafici e fotografici, cartelloni informativi, standardi per i gruppi classe e pettorali individuali per tutti i partecipanti ...
- **Attività di comunicazione locale** attraverso:
 - produzione di materiali informativi e per la promozione delle attività nei confronti delle famiglie e degli abitanti del quartiere: lettere, avvisi, volantini e locandine, passa parola...
 - contatti con l'Amministrazione Comunale e lettera al Sindaco con richieste circostanziate di intervento, accompagnata dal dossier descrittivo del percorso progettuale con le informazioni e i dati raccolti;
 - contatti con la stampa locale e interviste a cura delle classi più avanzate;
- **Messa in rete** dell'esperienza attraverso i siti internet attinenti ai contenuti elaborati

Gli strumenti e la documentazione di base

Gli strumenti e i materiali di documentazione sono quelli normalmente utilizzati dalla cittàpossibile, ed in particolare:

- Il kit 'Ecologia Urbana' prodotto dalla Regione Piemonte, con particolare riferimento a:
 - manuale 'La città possibile', Red Edizioni, Como 1998
 - schede tematiche e serie di diapositive 'Vie residenziali', 'Moderazione del Traffico', 'Percorsi pedonali e di scuola sicuri', 'Percorsi pedonali e di scuola sicuri', 'Percorsi ciclabili';
- 'Siamo tutti pedoni' un video di Villi Hermann sulla 'Carta europea dei diritti del pedone' prodotto dal Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana;

- Documentazione fotografica e metodologica circa esperienze di progettazione partecipata di percorsi sicuri di scuola realizzate dall'associazione la città possibile.
- Materiali tecnici, elaborati da studi professionali in collaborazione con l'associazione, circa interventi di Moderazione del Traffico;
- Materiali informativi e didattici prodotti in diversi paesi europei (in particolare Svizzera Italiana, materiali GMT-SI) per iniziative analoghe e campagne di sensibilizzazione.

I riferimenti normativi e programmatici

- Legge 'Infanzia e adolescenza' n. 285 del 1997 (art.7 ... interventi che facilitano l'uso del tempo e degli spazi urbani e naturali, rimuovono ostacoli nella mobilità ... misure volte a promuovere la partecipazione dei bambini e degli adolescenti alla vita della comunità locale...)
- Progetto del Ministero dell'Ambiente 'Città sostenibili delle bambine e dei bambini' volto a sostenere e promuovere le positive esperienze locali in materia di spazi verdi, spazi per il gioco e la socializzazione, mobilità sicura pedonale e ciclistica, interventi sul traffico e l'inquinamento, progettazione partecipata.
- Decreto del Ministero della Pubblica Istruzione del 5 agosto 1994 relativo ai programmi di educazione stradale da attuarsi nelle scuole di ogni ordine e grado.

3 IL PROGETTO

La fase di progettazione, in seguito ai risultati del progetto didattico, deve essere elaborata fino al grado preliminare con la relativa stima dei costi. Si riassumono di seguito i temi specifici riguardanti la strada che possono essere affrontati nell'esperienza partecipata con bambini e ragazzi.

Temi specifici

- **Aree antistanti la scuola**
Carreggiata, percorsi pedonali, parcheggi, spazi di sosta pedonale, spazi coperti attesa bus, spazi per biciclette, illuminazione pubblica, sistemazioni a verde...
- **Percorsi ciclo/pedonali nel tragitto da casa a scuola**
Marciapiedi, percorsi a raso, segnaletica, attraversamenti pedonali, valorizzazione e arredo luoghi di sosta e d'incontro, sistemazioni a verde ...
- **Percorsi ciclopedonali di collegamento con i principali poli di interesse collettivo**
Aree verdi, piazze, strutture e luoghi d'incontro: valorizzazione dei rapporti con gli spazi verdi, creazione della rete di collegamenti strade/verde.
- **Nodi e intersezioni tra i percorsi pedonali e la rete viaria**
Messa in sicurezza degli incroci, creazione di occasioni di incontro, interscambi auto/bici, bus/bici ...

Il piano-quadro

Nel corso del processo di individuazione delle problematiche e della proposta di soluzioni progettuali viene messo a punto un piano/quadro finalizzato a rendere organiche le soluzioni e a determinare la priorità degli interventi da indirizzare alla fase esecutiva.

Curriculum sintetico di presentazione

Alberto Bracchi, 50 anni, architetto, ma prima ancora cittadino, genitore, velista.

Libera professione: prevalenza di committenza pubblica, con esperienze significative nella progettazione e realizzazione di edifici e spazi pubblici. Approfondimenti specifici sui temi della riqualificazione urbana, delle barriere architettoniche e della moderazione del traffico.

Esperienze di tipo sociale/culturale: fondatore, e per 4 anni Presidente, dell'Associazione La Città Possibile di Como. Esperienze di progetti partecipati con le scuole sui temi del gioco, del verde, dei percorsi casa-scuola. Partecipazione a numerosi convegni, seminari e corsi di formazione sui temi dell'Ecologia Urbana, della Moderazione del Traffico, delle barriere architettoniche.

Documentazione personale e atti di partecipazione a convegni e seminari

Articoli su quotidiani o settimanali

La Provincia	3.4.1997	<i>Serve un verde da vivere.</i>
La Provincia	7.4.1997	<i>Como torni a respirare.</i>
La Provincia	12.8.1997	<i>Ciclisti della domenica, pedalate anche il lunedì!</i>
La Provincia	19.4.1998	<i>Via Giussani, la metà basta e avanza.</i>
La Provincia	6.10.1998	<i>Non solo auto. La strada è di tutti.</i>
La Provincia	12.1.2000	<i>La città è ostile.</i>
La Provincia	2.10.2001	<i>Chiudere le strade in segno di lutto.</i>
Il Corriere di Como	27.9.1998	<i>"I miei sogni? Strade alberate e automobili a passo d'uomo".</i>
Il Resegone	1.6.2001	<i>La città possibile? Affidiamola ai piccoli.</i>

Convegni, seminari, corsi di formazione

Maggio 95 Incontro pubblico **La città possibile o la città sostenibile**
Lecco - Associazione Verdi per Lecco

Aprile 97 **Corso di formazione per esperti in materia di eliminazione barriere architettoniche**
Varese – Ordine Architetti – LISDHA CTBA, relazione sul tema:
UN APPROCCIO GLOBALE AI TEMI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA
METODOLOGIE E STRUMENTI – PRIMO: LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Maggio 97 Convegno **Abilmente. Nuove norme e nuovi progetti contro le Barriere Architettoniche.**
Como - Assessorato ai servizi sociali e all'edilizia privata Comune di Como

Maggio 97 Convegno **Città senz'auto. Proposte per una Como più vivibile.**
Como - WWF UISP

Dicembre 97 Seminario **Progettare la qualità urbana.**
Torino, CSEA Bonafous, La Città Possibile, Urbafor

Aprile 98 **Corso di formazione per esperti in materia di eliminazione barriere architettoniche**
Varese – Ordine Architetti – LISDHA CTBA, con una relazione sul tema:
PROGETTARE L'AMBIENTE STRADA CON I CRITERI DI ECOLOGIA URBANA

Ottobre 98 Convegno **La qualità urbana. Piano regolatore, mobilità, ambiente**
Como - Unità ambiente DS

Aprile 99 Convegno nazionale **Io e la mia città – Come e dove giochiamo**
Comune di Fano – Laboratorio La città dei bambini

Ottobre 99 Seminario/laboratorio di **Ecologia Urbana**
Comune di Oggiono. **Progetto "Ci sto dentro" Legge 285**

Dicembre 99 Organizzazione e partecipazione, in qualità di conduttore, al Convegno **Progettare gli spazi per il gioco e l'incontro** – Milano Miflor

Corso di formazione per esperti in materia di eliminazione barriere architettoniche

Gen 1999 e ott 2000 Varese – Ordine Architetti – LISDHA CTBA,

Dic 99 Lecco - Unitel con una relazione sul tema:

CAMBIARE LA CITTA' - ESPERIENZE E RIFLESSIONI

Feb 2000 Interventi di formazione nell'ambito dell'iniziativa **Verso una città sostenibile dei bambini e delle bambine Progettare la qualità Urbana** Legge 285/97 Provincia di Bergamo

Ott-nov 2000 Interventi al Corso di formazione **'Progettare gli spazi per il gioco e l'incontro'**
Vertemate con Minoprio – La città possibile, Pro Juventute, Centro Studi Prospettive

Feb 2001 Interventi di formazione nell'ambito dell'iniziativa **'Progettare la qualità urbana con/per i bambini e gli adolescenti'**

Monticello Brianza Legge 285/97 Provincia di Lecco. Comuni di Oggiono e Casatenovo

Relazione dal titolo **'Idee per la strada, come cambiarla, come riprendersela'**

Aprile 2001 Incontro pubblico **L'ecologia urbana, le strade, gli spazi verdi**
Cedal Pusiano – Bosisio Parini

Giugno 2001 Incontro pubblico **Cantù è una città possibile?**
Gruppo Lavori in corso Cantù

Novembre 2001 Convegno – Workshop **Mobilità, movimento, ambiente e salute**

Locarno (CH) Dipartimento Opere Sociali – Sezione Sanitaria Canton Ticino

Relazione dal titolo: **'La moderazione del traffico. Un elemento fondamentale per la promozione della mobilità urbana non motorizzata'**

La cittàpossibile - como

La CittàPossibile di Como è un'associazione che opera per nuove politiche degli spazi urbani e promuove la cittadinanza attiva. Essa fa parte di una rete nazionale di associazioni e gruppi locali coordinata dalla CittàPossibile di Torino; questa intrattiene relazioni di scambio e cooperazione con le realtà più avanzate, in tema di riqualificazione urbana, di Francia, Svizzera, Germania.

sede legale: via burgo 2a 22026 maslianico (co)

c.f.p.iva 02191200134 cc postale 10873222 banca popolare di lecco sede di como c/c n. 49 14600w

<http://www.cittapossibile.org> e mail: como@cittapossibile.org

Architetto Alberto Bracchi

Via Burgo 2a 22026 Maslianico

tel 031/513109 fax 031/3346361

e mail: a.bracchi@iol.it