

Strade scolastiche: pensare la scuola nella città

Chiara Belingardi

LAPEI - Università degli Studi di Firenze
chiara.belingardi@gmail.com

Received: March 2022
Accepted: July 2022
© 2022 The Author(s)
This article is published
with Creative Commons
license CC BY-SA 4.0
Firenze University Press.
DOI: 10.13128/contest-13597
<https://oajournals.fupress.net/index.php/contesti>

keywords

children's city
school roads
enabling spaces
safe routes
community spaces

Introduzione

Via Bixio è la strada dove è ubicata la scuola Di Donato a Roma. La scuola è molto grande (l'edificio contiene un nido, due scuole dell'infanzia – una statale e una comunale – e una primaria) e di conseguenza la strada su cui insistono i cancelli di ingresso e uscita è molto frequentata.

La scuola è conosciuta a Roma per essere la scuola dell'Esquilino, quartiere centrale e multietnico e per avere messo al centro della sua proposta educativa inclusione e integrazione. L'Associazione Genitori Di Donato (AG) è molto attiva nel rione e negli anni ha ottenuto l'accesso ai locali della scuola oltre l'orario scolastico, per utilizzare una parte degli spazi – vuoti dopo

la fine della didattica – per attività sportive, di animazione sociale (tra cui un doposcuola e una ludoteca) e laboratoriali rivolte a differenti fasce d'età: non solo la fascia scolare, ma anche per l'età adulta. L'associazione ha a di-

Via Bixio is the street of the Di Donato school in Rome. The school contains a kindergarten, two preschools and one primary school. Consequently, the via Bixio is crowded because of children and their parents.

Via Bixio's pedestrianization is one of the latest achievements of the Parents Association and the school. The article contributes to the debate on the "city of children" and the school as a community place. Over time, an active school community has conquered the school spaces for community use, then the street, having the entire neighbourhood as its horizon, thanks to relations with the territory. These spaces become enabling devices for the construction of social relations.

sposizione alcuni spazi dedicati al piano seminterrato, considerati inutilizzabili per le attività scolastiche. Inoltre ha accesso parziale a cortile, palestra e teatro.

Il caso è molto conosciuto come uno dei primi esempi di scuola aperta e ha dato vita nel 2020 alla Rete delle Scuole Aperte Partecipate, una rete di scambio e di mutuo aiuto tra diverse associazioni e comitati di genitori nata con l'intento di diffondere la pratica dell'uso degli spazi scolastici come spazi comunitari a livello cittadino e nazionale.

La pedonalizzazione della strada antistante i due cancelli principali della scuola è una delle ultime conquiste dell'Associazione Genitori e dell'istituto scolastico. Tuttavia, come si vedrà, è una conquista tutt'altro che definitiva e pa-

cificata, per quanto simbolica di come l'azione educativa e comunitaria possa eccedere luoghi e tempi dati per fare salti di scala.

L'articolo intende portare un contributo al tema della "città a misura di bambine e bambini" e della scuola come punto di partenza per la creazione di spazi di prossimità a partire dalla pedonalizzazione di via Bixio, avvenuta in via sperimentale nel 2021 con un orizzonte temporale che arriva a giugno 2022. Partendo da una comunità scolastica molto forte e attiva, si è arrivati nel tempo a usare gli spazi della scuola come spazi pubblici comunitari, ad ampliare l'azione dal cortile alla strada, avendo come orizzonte di lungo periodo l'intero quartiere. Entrambi gli spazi (l'edificio scolastico e la strada pedonale) diventano dispositivi abilitanti per la costruzione di relazioni mutualistiche, di accoglienza e animazione sociale, con la differenza che l'edificio scolastico è il luogo privilegiato per le attività dell'Associazione Genitori, mentre la strada pedonale viene utilizzata in maniera trasversale dall'associazio-

ne e da molte altre realtà del quartiere, oltre che da bambini, bambine, famiglie, abitanti e altre persone che qui trovano un punto di sosta particolarmente ventilato d'estate grazie all'orientamento che incanala i venti marini. La rivendicazione dello spazio per il benessere di bambini e bambine (un luogo sicuro per entrata e uscita, uno spazio per il gioco libero) si concretizza in un contesto il cui orizzonte si amplia dall'isolato e dall'infanzia per rivolgersi ad ampio raggio agli e alle abitanti e al quartiere in generale. La prima parte dell'articolo intende dare una cornice a partire dal dibattito italiano sulle scuole come struttura comunitaria e dispositivo strategico e sulle sperimentazioni in corso. La seconda parte dell'articolo illustra il caso della scuola Di Donato, mettendo in risalto l'esperienza della pedonalizzazione della strada, come luogo di incontro tra AG e le altre realtà sociali del rione ed è frutto di un'osservazione partecipante. Le conclusioni intendono proporre alcune riflessioni alla luce del caso descritto, soprattutto a partire dalla pedonalizzazione della strada.

La scuola e il quartiere

Le scuole sono luoghi quotidiani per alcuni abitanti di una città: bambini e bambine le frequentano per diverse ore al giorno, trascorrendovi, in caso di tempo pieno, la maggior parte delle ore di veglia. Le persone che si prendono cura dei bambini e delle bambine in età pre-scolare (asili nido, scuole dell'infanzia), o scolare (primaria), costruiscono almeno una parte delle loro giornata

in modo da assolvere i compiti di accompagnamento – ripresa a orari precisi.

Spesso inserite dentro trame di spazi di vicinato, le scuole fanno parte di quegli “spazi del welfare materiale” (Renzoni, Savoldi, 2019), che possono rappresentare “un patrimonio materiale per l'attivazione di progetti e servizi di carattere innovativo [...] un capitale fondamentale e quotidiano (Barbera et al. 2016), in assenza del quale faticano a darsi iniziative e intraprese sociali.” (ibidem).

Progetti innovativi che spaziano dal coinvolgimento della comunità urbana nelle pratiche di educazione (“Learning cities”, “città educative”, “comunità educanti”, “scuole aperte e partecipate” sono solo alcune delle politiche e delle buone pratiche che hanno visto a livello locale o internazionale la partecipazione di abitanti e attori sociali a progetti didattici ed educativi), all'uso sociale degli spazi scolastici al di fuori dell'orario scolastico (ad es: “scuola centro civico” è un progetto di Comune di Torino nato negli ultimi anni). L'innovazione sembra risiedere nell'apertura (simbolica) del cancello scolastico, nel superamento delle barriere che fanno della scuola un mondo a parte, separato dalla città e dal suo tessuto sociale.

In effetti la riflessione sulla città a misura di bambine e bambini, così come quella a proposito dell'utilizzo delle strutture pubbliche come luoghi strategici per un ripensamento multifunzionale dei servizi pubblici e la loro declinazione in chiave contemporanea (riflessioni che hanno

a che fare con il welfare generativo, con il ruolo dello stato e con il concetto – a volte accolto a volte messo a critica – di sussidiarietà), ha posto da tempo il tema della scuola come luogo di educazione e di pratiche sociali oltre che di didattica. La necessità di pensare alla scuola in maniera strategica non come spazio a sé stante, ma come luogo inserito all'interno di un tessuto è stata posta da Lamacchia, Luisi, Mattioli, Pastore, Renzoni e Savoldi nel loro contributo al libro “Ricomporre i Divari” (Lamacchia et.al., a cura, 2021): pensare alle scuole e al loro intorno, agli spazi di prossimità, significa metterle al centro della città. Tuttavia “Le istituzioni scolastiche appaiono spesso isolate e introverse nei confronti dello spazio circostante. Gli spazi di soglia sono di bassa qualità e poco funzionali; manca un'integrazione con i contesti urbani, naturali e del paesaggio; le attrezzature e gli spazi scolastici, sebbene utilizzati in orario extrascolastico, di rado sono arte integrante di una rete di attrezzature urbane e ambientale, così come di un progetto formativo che coinvolga il territorio” (Lamacchia et. al., 2021: 242). Appare dunque necessario osservare e riflettere sulle opportunità che la scuola rappresenta se inserita all'interno del tessuto fisico (di mobilità, di uso degli spazi) e sociale della città.

Questa opportunità si dispiega particolarmente nei progetti di autonomia di movimento, in cui la scuola diventa epicentro del ridisegno della mobilità del quartiere, ingaggiando la comunità degli abitanti nella cura e nell'“accompagnamen-

to sociale” dei bambini e delle bambine nei loro percorsi quotidiani casa-scuola (Tonucci, Natalini, 2007; Mulato, Riegger, 2013) esperienze che vanno dal più ampio “KM2 educativo”, che prevede percorsi a mobilità pedonale estendersi per un chilometro quadrato attorno agli edifici scolastici, fino alla più recente – e meno ambiziosa – istituzione delle “Strade scolastiche”, previste dal nuovo codice della strada. Queste ultime prevedono la chiusura alla mobilità veicolare delle strade di accesso agli istituti almeno per l'orario di entrata e uscita degli alunni e degli studenti.

La questione dell'autonomia di movimento di bambine e bambini già dall'età della primaria è stata ampiamente dibattuta a livello internazionale e nazionale¹, mettendone in risalto gli effetti positivi sulla psiche dei bambini e delle bambine e sul traffico automobilistico nei quartieri. Numerose sono state le sperimentazioni a livello internazionale e alcune città, come Pontevedra e Barcellona, in Spagna, si sono spinte a un ripensamento di tutto lo spazio pubblico in favore della mobilità pedonale. In particolare Pontevedra² ha reso pedonale tutto il centro storico, proibito il parcheggio di lunga sosta nella città consolidata (è possibile parcheggiare gratuitamente ovunque ma solo per 15 minuti), reso tutte le strade a senso unico e fissato il limite massimo di velocità a 30 km orari. In questo modo ha liberato un sacco di spazio per la percorrenza pedonale e per le altre funzioni dello spazio pubblico (passeggio, incontro, gioco li-

bero) e reso le sue strade sicure per bambine e bambini. Anche Barcellona lavora verso la priorità pedonale, attraverso l'ampliamento dei marciapiedi e degli spazi senza automobili, attraverso il piano "Barcelona ciutat jugable"³ e il Piano del gioco, che prevedono la progettazione di cortili scolastici, di dispositivi ludici effimeri nello spazio pubblico e, tra le altre cose, la creazione di "Superilles" ovvero di blocchi di 9 isolati con mobilità interna pedonale. L'obiettivo è quello di creare nuovi spazi pubblici di prossimità.

A livello italiano è possibile nominare il caso di Milano, che attraverso interventi di urbanistica tattica sta creando piazze pedonali nel programma "Piazze Aperte". Alcune di queste nuove piazze (come piazza Sicilia) si trovano nelle immediate vicinanze di scuole primarie, che in questo modo sono messe in grado di usare lo spazio pubblico di nuova creazione per le proprie attività.

La creazione di uno spazio pubblico pedonale di fronte alle scuole, attraverso l'applicazione della normativa a proposito delle "Zone Scolastiche"⁴ garantisce inoltre la sicurezza contro possibili incidenti stradali e si è rivelato un dispositivo importante per l'aumento del benessere delle famiglie, anche in funzione della necessità di distanziamento sociale negli affollati momenti di ingresso e uscita. Una sperimentazione analogica, con esito positivo e quindi il passaggio alla pedonalizzazione permanente è stata condotta dal I Municipio in via Puglie⁵. L'articolo ha l'obiettivo, attraverso la descrizione del caso della pe-

donalizzazione di via Bixio, la strada di fronte alla scuola Di Donato a Roma, di dare un contributo al dibattito a partire dalla constatazione che questi spazi sicuri si rivelano abilitanti per il dialogo tra scuola e città.

Dall'associazione genitori alla pedonalizzazione della strada

L'Associazione Genitori Scuola Di Donato è nata nel 2003 da un gruppo di genitori, che si sono fatti carico di ripristinare alcuni locali della scuola posti nel seminterrato, allora inagibili e ingombri, per realizzare "iniziative ludiche, artistiche, culturali, sportive, educative e formative riferibili sia ai ragazzi in età scolare e della scuola materna, sia agli adulti frequentanti la scuola"⁶. L'associazione si è posta da subito in collaborazione con le istituzioni per una "completa ed efficiente gestione della scuola "Di Donato", in orario scolastico ed extrascolastico. Il fine è di rendere la scuola "Di Donato" uno dei principali catalizzatori delle attività giovanili nel quartiere Esquilino e di innalzare il livello di partecipazione e di socializzazione degli adulti intorno alle attività per i ragazzi del quartiere."⁷.

Nel giugno dello stesso anno è stato realizzato il primo Centro Estivo nei mesi di giugno e luglio. Nel 2004 è nato il Polo Intermundia, un luogo (fisico e sociale) che ha l'obiettivo di promuovere progetti educativi interculturali. In contemporanea sono iniziate le attività extrascolastiche: sport (in particolare minibasket), aiuto compiti e ludoteca, laboratori. Le attività sono offerte

a un prezzo molto basso e sono previste anche delle "borse di studio" per permettere la partecipazione anche a bambine e bambini provenienti da famiglie a basso reddito.

Nel 2005 nei pressi della scuola c'è stato un incidente in cui ha perso la vita un bambino di 10 anni: Mark Christian Matibag. Dal 2006 tutti gli anni viene celebrata nel mese di maggio una giornata in sua memoria in cui si chiede "Una città a misura di bambino". La giornata viene celebrata nel cortile della scuola e nella strada antistante, chiusa al traffico (fino al 2021 solo per quella domenica). La giornata prevede un torneo di Minibasket, un pranzo con piatti etnici e cucinati dal Gruppo di Acquisto Solidale (nato sempre dall'Associazione Genitori) e diverse attività laboratoriali e culturali. Soprattutto è un'occasione per riflettere sulla condizione di vita dei bambini e delle bambine nel rione e nella città in generale. Nell'anno della pandemia anche le attività di AG hanno avuto delle modifiche, incentrandosi sul reperimento e la distribuzione di dispositivi digitali per la DAD e sui beni di prima necessità. Già nell'autunno del 2020 sono riprese le consuete attività extra-scolastiche, nel rispetto dei protocolli anticontagio. Nello stesso periodo ha preso l'avvio il progetto "Scuole Aperte Partecipate In Rete" e le pagine "Territori Educativi", che raccolgono notizie e materiali per la formalizzazione e la diffusione delle esperienze di scuole aperte⁸.

A settembre 2020 è stato inserito nel Codice della Strada, per la prima volta, il concetto di Zo-

na Scolastica. Questa cornice istituzionale ha permesso nel febbraio/marzo 2021 la pedonalizzazione in via sperimentale fino a dicembre 2021 (prolungata a giugno 2022) del tratto di via Bixio antistante la scuola.

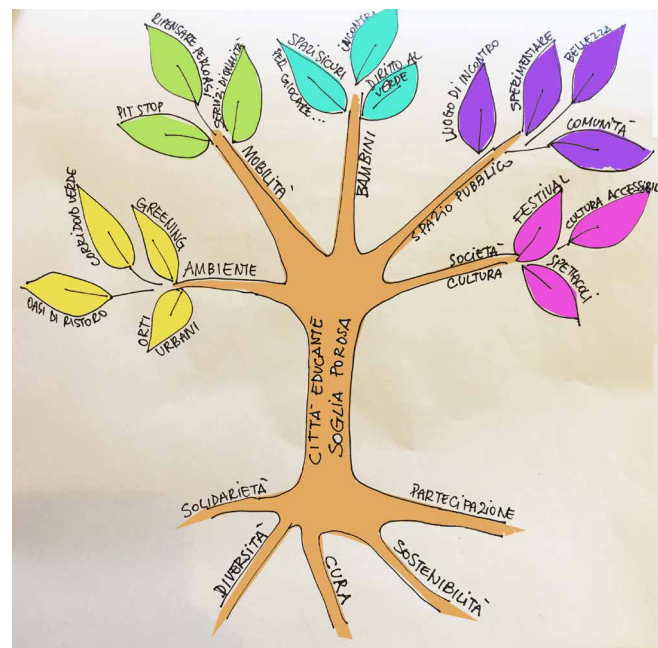
Se da una parte un folto numero di associazioni e cittadini (soprattutto le famiglie dei bambini e delle bambine frequentanti l'edificio) si mostra favorevole alla pedonalizzazione per ragioni di carattere ambientale e per l'aumento di spazi sicuri a disposizione per le attività culturali e sociali rivolte a differenti fasce d'età, il progetto, come spesso accade quando si diminuiscono i parcheggi (soprattutto in quartieri densamente popolati), viene criticato aspramente da altri abitanti del rione. Tra questi in particolare i residenti della via, che lamentano un aumento del traffico delle vie limitrofe e manifestano timori per la propria sicurezza personale, specialmente nelle ore notturne. Questo dissenso si è manifestato attraverso una raccolta firme, alcune foto di denuncia del cattivo uso della strada, soprattutto richiamandosi alla necessità di evitare assembramenti e di distanziamento sociale.

Alcune associazioni del rione e gli abitanti favorevoli alla pedonalizzazione hanno dato vita ad una rete informale "Via Bixio Partecipata", già dai primi momenti di chiusura al traffico della strada.

L'articolo propone alcune riflessioni e rielaborazioni a partire da quanto osservabile in questo caso, tenendo presente che siamo all'inizio di un processo il cui esito è ancora incerto. I te-

Il manifesto grafico di via Bixio Partecipata

Credits: autore
Fig. 1



mi proposti seguono i filoni del “Manifesto per via Bixio partecipata”. Il manifesto è stato scritto nella primavera del 2021 non è stato pubblicato, ma presentato pubblicamente in un’assemblea aperta; la sua presentazione nell’articolo appare utile per far comprendere lo sguardo di ampio respiro che ha animato le persone coinvolte. Dopo i primi mesi di lavoro comune la partecipazione all’animazione della strada è calata, per due fattori principali: l’occupazione di metà della strada per lavori di messa in sicurezza della copertura della scuola superiore che analogamente si affaccia sulla strada e l’arrivo della stagione fredda, che scoraggia le attività all’aperto. Con la fine dei lavori e il ritorno della bella stagione, le attività sono riprese. La scuola sarà oggetto di lavori per adeguamento antisismico a partire da maggio 2022. La strada libera in questo caso si è rivelata una risorsa di spazio aggiuntiva per supplire al restringimento delle disponibilità della scuola. Nella primavera è stato realizzato da tutte le classi della scuola un pavimento per la pace e dopo l’inizio dei lavori si sono spostate sulla strada le attività extrascolastiche che avevano meno necessità di spazi formali o di concentrazione, ad esempio la ludoteca nel momento di attesa delle uscite scaglionate dei bambini e delle bambine e il corso di Zumba; gli altri corsi hanno trovato ospitalità in altri spazi del quartiere, come la palestra della scuola superiore o la Casa del Municipio. La strada viene inoltre usata per altre attività, come la realizzazione del mercatino “Pe Strada” con i produttori del GAS e il suppor-

to di Slow Food, ogni prima domenica del mese, che prevede oltre alla vendita di prodotti di qualità, l’organizzazione di dibattiti e presentazioni di libri e al quale spesso si associano le attività rivolte a bambini e bambine. In occasione di questi mercatini sono state realizzate in auto-costruzione e decorate alcune delle sedute presenti nella via. Inoltre la via è usata come punto di ritrovo di giovani e adolescenti e del collettivo “L’8 sempre” un gruppo di donne che si trova qui ogni 8 del mese. In questo senso si può affermare che lo spazio sia diventato abilitante di molteplici relazioni tra la scuola, l’AG e le altre associazioni del quartiere e per la nascita di nuove relazioni e gruppi formali e informali.

La sperimentazione della pedonalizzazione è scaduta il 30 giugno 2022, ma si stanno compiendo passi per la sua formalizzazione definitiva dall’autunno dello stesso anno. Il conflitto a proposito della pedonalizzazione della via ancora non si è esaurito, ma si muove per lo più attraverso canali burocratici e raccolte di firme. All’inizio della sperimentazione erano state organizzate alcune assemblee pubbliche sulla via dalla rete per via Bixio partecipata, che non hanno portato a una effettiva ricomposizione, anche perché la discussione si è incentrata più su posizioni ideologiche e sulle proiezioni dei partecipanti, piuttosto che su problemi reali, che non si erano ancora creati.

Il manifesto (FIG. 1) è articolato in 5 punti, che si reggono su uno slogan centrale: “Città Educatrice – Soglia Porosa tra scuola e città” e sono radi-

cati in 5 principi fondamentali e trasversali: solidarietà, diversità, cura, partecipazione, sostenibilità. I 5 punti del manifesto sono: ambiente, mobilità, bambini, spazio pubblico, società e cultura.

Come sottolineato nel Manifesto di Via Bixio Partecipata in questo isolato si concentra l’attenzione di molti abitanti. Si trovano a scontrarsi due idee di città: una dell’autorganizzazione, del sociale, dello stare insieme e l’altra dell’ordine e dell’automobile sotto casa. La realizzazione di aree pedonali in numerosi casi mostra che l’opposizione di chi avrebbe desiderio di parcheggi comodi in prossimità della propria abitazione spesso scompare con l’abitudine alla mobilità pedonale e attiva e la constatazione di un aumento del benessere ambientale.

Una soglia porosa tra scuola e città: il manifesto di via Bixio partecipata

“La città non è più un grembo”. Con questo titolo un saggio di Giancarlo Paba (1994) denunciava la scomparsa dei bambini dallo spazio pubblico e dalle priorità della progettazione urbana: “Letteralmente: la comunità è tolta dal suo letto naturale, la città non è più il grembo della famiglia e della comunità” (Paba, 1994, p. 4). Questo avviene perché la metropoli è fatta di reti e soprattutto per la sparizione di quegli spazi intermedi (tra cui soprattutto i cortili), “transizionali” (ibidem) che facevano da soglia tra lo spazio privato (domestico) e lo spazio pubblico. Esiste un’ampia letteratura di pedagogisti, planners, sociologi e studiosi appartenenti a diverse discipline a proposito del rapporto tra bambini e città⁹. Un

Planning for real per il progetto di pedonalizzazione di via Bixio durante una delle feste della scuola

Credits: autore
Fig. 2

rapporto complesso, conflittuale e allo stesso tempo promettente e carico di opportunità per entrambe le parti.

La chiusura dovuta alla pandemia da COVID 19 nel 2020 ha riaperto il dibattito a proposito degli spazi riservati all'infanzia all'interno delle città¹⁰. Bambini e bambine hanno rinunciato agli incontri e sperimentato un isolamento fisico e sociale le cui conseguenze non si sono ancora pienamente dispiagate e comprese. La riapertura delle scuole in autunno ha acceso i riflettori sullo stato degli edifici scolastici in Italia e sulla necessità di reperire nuovi spazi. Nel maggio del 2020 il Politecnico di Torino ha pubblicato un documento a proposito della possibile agibilità degli spazi scolastici in maniera protetta. Il rapporto, dal titolo "Scuole aperte, società protetta" (Politecnico, 2020) elenca una lunga serie di misure comportamentali e ambientali che garantirebbero la protezione di alunni, studenti e personale docente e amministrativo.

Al di là delle misure tecniche sono state condotte alcune sperimentazioni tra cui quella realizzata dalla cooperativa MHC in alcune scuole di Firenze e Pistoia: "La proposta era di immaginare la riapertura come un'occasione per ricostruire il rapporto scuola territorio utilizzando quest'ultimo come una risorsa di aule diffuse (circoli, cinema e teatri, sale parrocchiali, inutilizzate proprio a causa della pandemia, unite a cortili scolastici, parchi, giardini, lungofiume) e di opportunità educative troppo a lungo vagheggiate e mai praticate (lezioni teatro, cineforum, uso della città

come ambiente di apprendimento, sperimentazione delle pratiche dell'educazione diffusa e outdoor etc.)" (Pecoriello, 2021).

Questo dibattito ha contribuito a dotare la riflessione sulla scuola, anche nella percezione comune, di un nuovo aspetto: la scuola *nella* città. Non solo dunque la città come occasione di crescita ed educazione per i suoi abitanti più giovani, ma una città che si fa carico – attraverso i suoi spazi "altri" – della didattica formale e della vita scolastica. Nel caso della scuola Di Donato questo verrebbe concepito come una specie di "scambio", sulla base del fatto che l'edificio scolastico è sede di numerose attività che non riguardano solo i suoi alunne e alunni¹¹.

In questa cornice il "Manifesto di Via Bixio Partecipata" parla di via Bixio come "Soglia porosa tra scuola e città": uno spazio di apertura e comunicazione tra la scuola, intesa come presidio territoriale¹², e il quartiere. In questo ambito la scuola appare come luogo strategico per l'intercettazione dei bisogni delle famiglie in prima battuta e gli altri abitanti del rione. La via (pedonale, utilizzabile) è intesa dunque come uno spazio di comunicazione tra il mondo della scuola e dei servizi e quello della città, per la sua caratteristica di percorribilità libera e di congiunzione con l'edificio e i suoi ambienti:

"La strada passa di fronte a una scuola e a questo ci ispiriamo per mettere al centro l'idea della CITTÀ' EDUCANTE: una città che offre ai suoi abitanti possibilità multiple di apprendimento, di incontro e di serendipity indipendentemente dall'età. Prendiamo questa strada come SIM-



BOLO, come SOGLIA POROSA tra scuola e territorio. Una soglia per delimitare spazi dedicati e significanti, ma non uno sbarramento, un cancello chiuso. Uno spazio di incontro, non di separazione. Un luogo altro, un laboratorio, uno spazio aperto all'attraversamento, alla novità e all'imprevisto." (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021)

Non solo, la via è concepita come spazio ad elevato potenziale ludico: bambine e bambini in uscita da scuola o dalle attività pomeridiane usano lo spazio attraverso quelle pratiche di gioco libero e autorganizzato, che spesso vengono negate nello spazio pubblico (Satta, 2014). In più le attività della scuola ed extra-scolastiche potrebbero trovare in questo luogo uno spazio ag-

giuntivo, all'aperto e in aperta comunicazione con l'intorno.

Ambiente: Greening, Orti Urbani, Corridoio Verde, Oasi di ristoro

"Il complesso scolastico Manin ha un ampio cortile che è storicamente un luogo di ritrovo e punto di riferimento per la cittadinanza, ma difetta di vegetazione di qualunque genere. La possibilità di avere in prossimità della scuola un piccolo polmone verde, che mitighi a livello visivo, acustico e ambientale l'inquinamento del rione e delle vie limitrofe per noi è importante. Un filtro ambientale tra la scuola e la città, che sia anche uno strumento educativo (e didattico) per tutt3." (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021).

Planning for real per il progetto di pedonalizzazione di via Bixio durante una delle feste della scuola

Credits: autore
Fig. 3

Il rione Esquilino è un rione relativamente verde grazie a di Piazza Vittorio, piazza Dante e ai viali alberati. Tuttavia il cortile della scuola è molto ampio, ma fortemente mineralizzato. Il verde qui sarebbe dunque strategico sia per aumentare il benessere ambientale, creando una sorta di quinta di apertura e chiusura del tratto pedonale della strada, al posto o accanto a delle barriere. Per il momento, in attesa di ottenere i permessi di piantumazione, alcune piante sono state piantate in vaso e posizionate vicino alle panchine.

Mobilità: pit-stop, Ripensare Percorsi, Servizi di Qualità

“Avere un punto di riferimento per la mobilità sostenibile del rione e della città (ciclofficina, pedibus, mappe di percorsi a piedi e in bici...) e avere un punto di riferimento dei servizi per la città che renda sostenibili gli spostamenti (città dei 15 minuti...)” (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021).

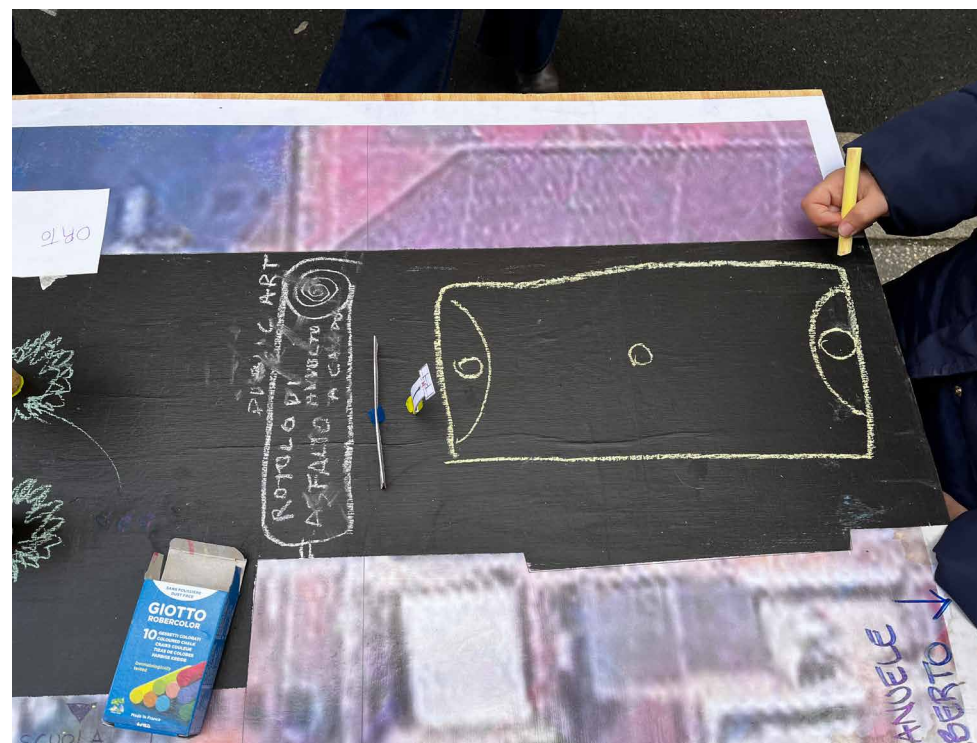
Già Colin Ward (1989) parlava dell'automobile come nemica dello spazio pubblico. Una riflessione che aveva in quel momento cominciato a prendere piede, portando per esempio Vittoria Calzolari, allora assessora al Centro Storico a chiedere per Roma una settimana senz'auto. Nonostante questo pare che le città italiane non riescano a rinunciare al primato della mobilità privata per garantire gli spostamenti.

Anzi, le automobili diventano sempre più grandi e numerose e si acuiscono i problemi di parcheggio, cosa che genera frustrazioni negli au-

tomobilisti che passano molto tempo a cercare un posteggio, vanificando il tempo risparmiato con questo mezzo di trasporto. Nel tempo sono state cercate numerose soluzioni, ma solo decise politiche di sostegno alla mobilità pedonale sembrano dare esiti compatibili con l'aumento della vitalità degli spazi pubblici¹³.

Nel caso del rione Esquilino, se appare irrealizzabile (per quanto auspicabile in un futuro a più lungo termine) una pedonalizzazione pressoché totale, appare possibile il disegno di percorsi a mobilità dolce che uniscano alcuni punti di particolare interesse: i parchi pubblici e le scuole. Una rete di percorsi che alternino archi di strada completamente pedonali nei pressi degli istituti scolastici (pubblici o privati) Zone 30, in cui la bassa velocità venga garantita da presenza di dissuasori. Questo potrebbe essere un primo passo per il ripensamento della zona – e della città – in un'ottica autenticamente pubblica e giocabile.

Se è vero che si tratta della pedonalizzazione di un solo isolato, non quindi di un grande cambiamento nella mobilità del rione, appare comunque utile soffermarsi sulla questione per richiamare la centralità nelle riflessioni e nelle esperienze di allargamento della funzione educativa dall'edificio scolastico all'ambito urbano. Alcuni casi possono essere richiamati, perché vanno al di là delle numerose e ben note esperienze di pedibus, fornendo ai bambini e alle bambine non solo l'opportunità di fare a piedi il percorso quotidiano da casa a scuola, accompagnati da adulti responsabili, quanto creando le condizioni per la



loro completa autonomia nel percorrere la città. Una decina di anni fa è nato il modello del KM2Edu, il “chilometro quadrato educativo” (Mullato, Riegger, 2013). La proposta si basa sull'idea di un'area di un chilometro attorno a ciascuna scuola come “area minima di sicurezza” (ibidem), che permetta ai bambini di muoversi in autonomia nel loro percorso quotidiano di andata e ritorno casa-scuola. Il percorso smetterebbe di essere in questo modo un tempo morto da accorciare il più possibile e da fare passivamente, per diventare un momento di indipendenza e apprendimento informale (Tonucci, 2015). Proprio verso questa direzione sembra andare l'istituzione delle strade scolastiche, già molto usate

in diversi paesi: la chiusura al traffico delle strade di fronte agli istituti scolastici obbliga/invita a percorrere a piedi o in bicicletta almeno gli ultimi metri. A questa sarebbe comunque necessario affiancare una progettualità in grado di sostenere la mobilità autonoma dei bambini per un raggio più ampio, ad esempio, richiamando Jane Jacobs (1961), attraverso la costruzione di una rete di “negozi amici dei bambini e delle bambine”¹⁴, che possono rappresentare un punto di appoggio, oltre che gli “occhi sulla strada” che garantirebbero un senso di sicurezza e pronto intervento in caso di necessità.

Bambini: Spazi sicuri per giocare, incontri, diritto al verde

“La pandemia ha sottolineato ancora una volta che nella nostra società e di conseguenza nelle nostre città, i bambini e le bambine vengono all'ultimo posto. Noi vogliamo realizzare insieme a loro il diritto ad avere spazi sicuri per giocare, sperimentare, scoprire, socializzare. Vogliamo realizzare il diritto a vivere il tempo della scuola (la maggioranza delle ore di veglia) in uno spazio salubre dal punto di vista ambientale (non inquinato) e acustico. Vogliamo realizzare il loro pieno diritto alla vita urbana e alle opportunità che questa può offrire.” (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021).

Quale spazio hanno i/le più giovani nella struttura urbana? Hanno certamente a disposizione alcuni parchi-gioco. Questi spesso sono localizzati in spazi di risulta, senza una vera caratterizzazione, al posto che essere all'interno di una rete di percorsi, magari percorsi sicuri, a precedenza pedonale, mobilità lenta. Anche le attrezzature ludiche a disposizione spesso rispondono a esigenze altre rispetto a quelle del gioco come reale spazio di sperimentazione, magari con materiali naturali, un gioco creativo e nello stesso tempo sperimentale e quindi educativo, come modello nei paesi del nord Europa o i *Terrain d'aventure*¹⁵ francesi. Una possibilità che si intende sperimentare è quella dell'autocostruzione di dispositivi ludici con materiali di recupero¹⁶, anche se manca un reale collegamento tra gli architetti ingaggiati dall'Associazione Genitori, quelli resisi disponibili all'interno del comitato di Via Bixio Partecipata e di conseguenza si fa-

tica a capire quali sono le risorse a disposizione per dare seguito a quello che per ora rimane un'idea condivisa. Spazio pubblico: Luogo d'incontro, Sperimentare, Bellezza, Comunità.

“Intendiamo questo spazio pubblico come uno spazio del desiderio, dove realizzare la città che vorremmo: con luoghi significanti, comunitari, socializzanti. Spazi di incontro non ghettizzanti, inclusivi. Evitando la trappola di molti progetti di solidarietà che finiscono - per eterogeneità dei fini - per produrre etichette e creare divisione di ruoli tra chi aiuta e chi è bisognoso, vorremmo dare corpo ad una vera esperienza di mutualismo e condivisione, aperta al e plasmata dal portato dei suoi partecipanti. Via Bixio può diventare un modello per la messa in rete dei servizi di prossimità del territorio, luogo in cui si pubblicizzano i servizi presenti, in cui si fanno attività di outreach o promozione/sensibilizzazione, uno spazio in cui qualsiasi bisogno (materiale o emotivo) può essere intercettato e indirizzato verso le strutture più competenti per dargli risposta, quando la risposta non venga dalle risorse della comunità stessa.” (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021).

La pandemia ha fatto comprendere la necessità di avere spazi aperti pubblici e di qualità distribuiti in maniera quanto più possibile equa all'interno della città (Lanzani et al., 2021): l'obiettivo numero 11 dell'Agenza 2030 delle Nazioni Unite recita: “Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili” (UN, 2015). Per realizzare questo obiettivo sarà necessario raggiungere alcuni traguardi, tra cui: “11.7 Entro il 2030, fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili”¹⁷.

David Bollier in *Think like a commoner* (2014) mette l'accento sull'importanza degli spazi pubblici di qualità per la salute della democrazia: solo attraverso lo spazio pubblico è possibile confrontarsi da pari tra cittadini: “The erosion of public space means that it is much harder to be commoners. Without these spaces, we are forced into playing roles dictated by the Market and the State – acquisitive consumers and quiescent citizens” (2014: 59). La pedonalizzazione di Via Bixio appare un'occasione di creare una nuova piazza civica per il quartiere: un luogo di incontro già animato naturalmente da bambini, bambine, ragazzi e ragazze e delle loro famiglie in entrata e uscita da scuola e delle attività pomeridiane, che in più promette di essere abitato grazie alle attività delle associazioni che si sono riconosciute nel Manifesto.

Uno spazio pubblico – comunitario dovrebbe essere altrettanto adattabile alle esigenze dei diversi usi che ne vengono fatti. Oltre a panchine e alberi, sarebbero necessari anche arredi mobili e modulabili, in modo che lo spazio possa essere allestito a seconda delle esigenze che dovessero presentarsi di volta in volta. Tra questi per esempio sedute, barriere porose che possano separare le diverse parti della strada, altri arredi come tavoli o pannelli per esposizioni e dispositivi ludici. Per questo sarà necessario (in parte è già stato fatto) coinvolgere i diversi possibili utenti nella progettazione, pensare a laboratori e giornate di autocostruzione di arredi che potrebbero essere sostenute per la vicina fale-

gnameria di Spin Time Labs¹⁸, insieme alle associazioni della zona e ai bambini che frequentano la scuola e le attività pomeridiane. Un esperimento di questo tipo è stato condotto nel giardino di via Statilia: un piccolo giardino vicino alla scuola dove sono stati creati dei moduli in legno per aule all'aperto, composti da sedute con tavoli di appoggio e una lavagna. Alcune panche sono state realizzate in autocostruzione durante tre domeniche, in concomitanza con il mercatino dei produttori che l'Associazione SlowFood Roma, insieme al GAS Gasquillino e all'Associazione Genitori organizza ogni prima domenica del mese. Queste domeniche sono un'occasione di utilizzo dello spazio nella sua logica integrata: al mercatino con produttori agricoli biologici, si accompagnano attività per i bambini e le bambine, dibattiti e presentazioni di libri e laboratori (tra cui quello di falegnameria per la realizzazione delle panche).

Società e cultura: Festival, Cultura accessibile, Spettacoli

“Il quartiere è culturalmente vivace e ospita associazioni, iniziative e personalità “interessanti” culturalmente. Possiamo rendere via Bixio un luogo catalizzante di saperi e talenti di “prossimità”, un contenitore di saperi, che, se organizzati e coordinati, possono essere resi accessibili a tutt3. (Dai Festival teatrali ai corsi di lingua italiana...)” (Manifesto via Bixio Partecipata, 2021).

Emerge qui la tensione verso una cultura accessibile e fruibile a diversi livelli. Le iniziative cul-



Planning for real per il progetto di pedonalizzazione di via Bixio durante una delle feste della scuola

Credits: autore
Fig. 3

turali nella strada tuttavia sono state limitate: presentazioni di libri e dibattiti durante i mercatini la prima domenica del mese, alcune assemblee e feste, ma lo spazio non si è mai caratterizzato per questo tipo di attività, quanto per attività più sociali e di incontro.

Un esempio in questo caso è rappresentato da ScienzaPop: il festival della Scienza dell'Esquilino: un festival di 4 giorni con laboratori pomeridiani riservati a bambine e bambini (nel cortile) e per gli adulti dibattiti, performance e incontri

di approfondimento (nella strada). La possibilità di una divisione netta, anche se porosa, dei due spazi ha consentito lo svolgimento delle attività in contemporanea.

Il caso della pedonalizzazione di via Bixio è stato qui brevemente descritto a partire dai temi contenuti nel Manifesto per via Bixio Partecipata. Esiste una disparità tra lo spazio fisico e le aspirazioni delle persone che si sono raccolte attorno all'esperienza. Molte delle cose contenute nel manifesto non si sono effettivamente an-

cora realizzate e non avrebbero avuto seguito. È possibile però individuare nella fondazione della rete un primo momento di confronto tra le associazioni. Nei mesi successivi da quelle stesse associazioni è nata la proposta di POLEIS: il Polo civico dell'Esquilino di Innovazione Sociale. Il polo intende raggruppare in ottica cooperativa le diverse associazioni e realtà sociali (formali e informali) del quartiere allo scopo di creare sinergie e lavorare su progetti di rigenerazione urbana e mutualismo in ottica integrata¹⁹.

Conclusioni

L'articolo ha come obiettivo quello di dare un contributo alla riflessione disciplinare sulle "scuole aperte", indicando la necessità di includere anche le strade antistanti agli ingressi delle scuole e le aree limitrofe nella sperimentazione, al fine di aumentare gli spazi di soglia e comunicazione tra la comunità scolastica e la città.

In chiusura si vuole quindi tornare alla questione della strada in sé e della "soglia porosa" tra scuola e città (il punto centrale del manifesto). Alla luce delle esperienze di comunità educanti e della concezione della scuola non come spazio chiuso alla città, ma come luogo organicamente inserito all'interno del tessuto urbano, in continuità spaziale e temporale, è necessario non limitare la riflessione all'edificio scolastico in sé, ma ampliarla a partire dalla strada di ingresso e uscita della scuola per arrivare a toccare le zone limitrofe (come il KM2 educativo già citato o le ampie pedonalizzazioni dei casi spagno-

li). Inserire la scuola nel tessuto urbano significa metterla al centro delle relazioni di quartiere e di prossimità, ma anche pensare ai percorsi quotidiani in termini di autonomia degli utenti "deboli" della strada: "Dare spazio a chi si muove a piedi, in bicicletta, in monopattino, significa [...] sostenere e tutelare i soggetti deboli: popolazione infantile e anziana che potrebbe in tal modo guadagnare una precoce e una prolungata autonomia di movimento" (Lanzani et al., 2021: 286). Con differenti declinazioni e contestualizzazioni, l'istituzione di strade scolastiche come strade chiuse al traffico veicolare per le 24 ore apre a molte possibilità, avendo tra gli esiti possibili spazi abilitanti per la nascita di relazioni di vicinato, per lo stare insieme di bambini e bambine e adolescenti, per la creazione di nuove pratiche urbane.

Le politiche di scuole aperte, le comunità educanti, i patti educativi di comunità non dovrebbero prescindere da un ragionamento sull'intorno urbano, concentrandosi esclusivamente sull'edificio scolastico in sé per sé (per quanto importante questo sia), ma dovrebbero sfruttare le potenzialità di relazione insite in uno spazio pubblico aperto, di passaggio. Non è necessario ricordare qui dell'importanza dello spazio pubblico per la vita urbana. Permettere alle istituzioni e alle associazioni scolastiche di prendere in carico e utilizzare le strade antistanti gli istituti appare dunque un passaggio nodale per sfruttare appieno il potenziale educativo e relazionale della città.

Note

¹ Per dare alcune indicazioni, è possibile rimandare agli studi di Hillman, che fino al 2015 ha redatto un rapporto internazionale sullo stato della mobilità indipendente di bambine e bambini, oltre a studi di igiene ambientale (Marzi, Reymers 2018), pedagogia, pediatria, urbanistica, ecc. L'argomento meriterebbe un articolo dedicato.

² <https://ok.pontevedra.gal/es/ciudad-de-la-infancia/>

³ <https://ajuntament.barcelona.cat/dretssocials/ca/innovacio-social/ciutat-jugable>

⁴ C.d.S Art. 3: "Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine"

⁵ <https://www.comune.roma.it/web/it/municipio-i-progetti.page?contentId=PRG125813>

⁶ Cfr. Statuto dell'Associazione Genitori Scuola Di Donato www.genitorididonato.it

⁷ Ibidem

⁸ <https://territorieducativi.it>

⁹ Oltre a quelli citati nell'articolo, si veda, tra gli altri: Tonucci, 2015; Paba, Pecoriello, 2005; Giusti, 2003.

¹⁰ La Biennale dello Spazio Pubblico del 2021 è stata dedicata al tema "I bambini e lo spazio pubblico".

¹¹ Un'analogia sperimentazione è stata condotta dal Comune di Torino nel progetto "Scuola Centro Civico" <http://www.comune.torino.it/iter/centri/scuola-centro-civico/>

¹² Vale la pena qui ricordare le riflessioni condotte nell'ambito delle ricerche a proposito delle nuove interpretazioni degli Standard Urbanistici compiute in occasione dei 50 anni della Legge (Baioni et al. 2021)

¹³ Si veda a questo proposito l'esempio di Pontevedra (Macenlle, 2021)

¹⁴ Si veda Tonucci, Natalini, 2007.

¹⁵ <https://comune-info.net/scuole-aperte/lavventura-dellautonomia/>

¹⁶ Si veda in proposito le esperienze raccolte in Moretti, Petrucci, 2015.

¹⁷ Per una descrizione dei Sustainable Development Goals e delle azioni in essi contenute, si rimanda a <https://sdgs.un.org/goals>

¹⁸ <https://it-it.facebook.com/spintimelabs/> Si tratta di un'occupazione abitativa con sede in un ex-palazzo dell'INAIL, che nella sua azione intende generare pratiche di autentica rigenerazione urbana.

L'esperienza è oggetto del documentario di Sabina Guzzanti "Spin Time: che fatica la democrazia" (2021).

¹⁹ Una descrizione del Polo Civico POLEIS sarebbe al momento troppo lunga e porterebbe fuori strada rispetto all'obiettivo dell'articolo. Si rimanda dunque ai canali social del Polo civico e delle realtà aderenti. La prima uscita pubblica è stata l'organizzazione di un festival negli spazi di piazza Vittorio e via Bixio negli ultimi 10 giorni di aprile, per presentare gli ambiti di lavoro sui cui il polo si è attivato: la questione della casa e dell'abitare, della rigenerazione urbana e degli spazi pubblici e sociali, della cultura e della cittadinanza.

Bibliografia

Baioni M., Basso S., Caudo G., Franzese A., Marchigiani E., Munarin S., Renzoni C., Savoldi P., Tosi M.C., Vazzoler N. 2021, *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*. Donzelli, Roma.

Bollier D. 2014, *Think like a commoner. A Short Introduction to the Life of the Commons*. New Society Publishers, Gabriola Island.

Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (eds) 2021, *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*. Il Mulino, Bologna.

Giusti M. 2002. *Progettazione, bambini e conflitto*, in Paba G., Perrone C. (eds), *Cittadinanza attiva. Il coinvolgimento degli abitanti nella costruzione della città*, Alinea, Firenze.

Jacobs, J. 1961, *The death and life of great American cities*, Vintage, New York.

Lamacchia M. R., Luisi D., Mattioli C., Pastore R., Renzoni C., Savoldi P. 2021. *Contratti di scuola. Uno spazio per rafforzare le relazioni tra scuola, società e territori*, in Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (eds), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, Il Mulino, Bologna.

Lanzani A., Longo A., Renzoni C., Zanfi F. (2021). *Strade, parcheggi e spazi di risulta: ridisegno del suolo e benessere ambientale nelle aree urbane fragili*, in Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (eds), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, Il Mulino, Bologna.

Macenlle D. 2021, *Pontevedra: riforma urbana, movilidad activa y salud*, in Borja Ruiz-Apilánez, Eloy Solís (eds.), *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha DOI:10.18239/atenea_2021.25.18

Marzi I., Reimers A. 2018, *Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications*, «International Journal of Environmental Research and Public Health.» <http://dx.doi.org/10.3390/ijerph15112441>

Moretti L., Petrucci V. 2015, *Il gioco non si arresta. Pratiche di progettazione partecipata per il diritto alla città di bambini e ragazzi*, Gangemi, Roma.

Mulato R., Riegger S. 2013, *Scarpe blu. Come educare i bambini a muoversi in città in sicurezza e autonomia*, La Meridiana, Molfetta.

Paba G., 1994, *La città non è più un grebbo*, in LiBeR, n.22, gennaio-marzo 1994.

Paba G., Pecoriello A. L. 2005, *La città bambina. Esperienze di progettazione partecipata nelle scuole*, Edizioni Masso delle Fate, Firenze.

Pecoriello A. L. (2021). *50 sfumature del verbo aprire*, in Comune-info <https://comune-info.net/scuole-aperte/50-sfumature-del-verbo-aprire/> [19/04/2022]

Politecnico di Torino 2020, *Rapporto "Scuole aperte. Società protetta"*.

Renzoni C., Savoldi P. 2019, *L'eredità degli standard urbanistici: partire dalle scuole*, in *Atti della XXI Conferenza Nazionale SIU. Confini Movimenti Luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione, Firenze 6-8 giugno 2018*, Planum Publisher, Roma-Milano, vol. 3.3A, pp. 161-167.

Satta C. 2014, *Una città giusta è una città a misura di bambini? Note critiche su un immaginario urbano*, «Mondi Migranti», Franco Angeli, Milano.

Tonucci F. 2015, *La città dei bambini. Un modo nuovo di pensare la città*, ZeroSei Up, Bergamo.

Tonucci F., Natalini P. 2007, *A scuola di andiamo da soli*, Gangemi, Roma.

Ward C. 1989, *Dopo l'automobile*. Elèuthera, Milano.