

Dentro e fuori le scuole

Il n.2 della Serie City Lab raccoglie alcune riflessioni sulle pratiche d'uso degli spazi scolastici e ridiscute la relazione scuola-città a partire dal ripensamento degli spazi di soglia in termini di ruolo, abitabilità e connettività con il contesto urbano e naturale.

Dentro e fuori le scuole restituisce l'esperienza condotta nell'ambito di alcuni esercizi didattici dedicati a una selezione di scuole dell'entroterra veneziano, e indaga il rapporto tra manufatti scolastici e spazi aperti di prossimità utilizzando il principio della mescolanza come chiave interpretativa: mescolanza tra dentro e fuori, tra spazio minerale e spazio naturale, tra spazio dello stare e spazio del movimento, tra spazio intimo e spazio esterno.

Dentro
e fuori
le scuole

Colophon:

Dentro e fuori le scuole

N.2

Serie City Lab

Cluster City Lab

Università Iuav di Venezia

A CURA DI

Tiziano Aglieri Rinella, Marco Ferrari, Maria Chiara Tosi

Revisione e progetto grafico

Elisabetta Bortolotto, Samuel Fattorelli, Luca Nicoletto,
Anna Polloniato, Thomas Serafini

foto di copertina

a cura di Maria Sole Favaretto

ISBN 979-12-5953-131-5

Editore

Anteferma Edizioni Srl

via Asolo 12, Conegliano, TV

edizioni@anteferma.it

Prima edizione: febbraio 2026

Copyright



Quest'opera è distribuita sotto Licenza Creative Commons

Attribuzione – Non commerciale – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Contenuti:

Introduzione

TIZIANO AGLIERI RINELLA, MARCO FERRARI, MARIA CHIARA TOSI Dentro e fuori le scuole	07
AMERIGO ALBERTO AMBROSI, ELISABETTA BORTOLOTTO, SAMUEL FATTORELLI, LUCA NICOLETTO, ANNA POLLONIATO Progetto della mescolanza	029
MARIA SOLE FAVARETTO, EMMA VOLTAREL, MARIA EDUARDA DE BRITTO NEVES Scuola diffusa	043
ALESSANDRO GIUNTA, MARCO BADINI, TANCREDI BARBOLANI Un corridoio verde per Mestre	057
THOMAS SERAFINI, ANGELO VISONE, TOMMASO MORETTI, ALTEA BARBARO Connessioni	071
GABRIELA NAGHIU POP GEORGIANA, AURORA MAZZILIS, SERENA MIDOLINI Uno scenario potenziale	085
SOLE FACCHINI, EILISH CAMPANER, DAIANA PROTTO Un nuovo Campus	099

	AMERIGO ALBERTO AMBROSI, ELISABETTA BORTOLOTTO, SAMUEL FATTORELLI, LUCA NICOLETTO
115	Figure progettuali
	LUCA NICOLETTO
117	Scuole estroflesse
	SAMUEL FATTORELLI
129	Strade abitabili: spazi aperti per la mobilità attiva
	AMERIGO ALBERTO AMBROSI
141	Ecosistemi educanti: sperimentazioni oltre il giardino
	ELISABETTA BORTOLOTTO
153	Rompere i confini
	TIZIANO AGLIERI RINELLA
165	Interni pedagogici: oltre la soglia
	MARCO FERRARI
179	Mostre
	TIZIANO AGLIERI RINELLA, MARCO FERRARI, MARIA CHIARA TOSI
191	Cosa abbiamo imparato
	ROBERTO DI BUSSOLO
199	Venezia in classe A: le scuole motori di riqualificazione urbana
206	<i>AUTORI</i>

Dentro e fuori le scuole

Un campo di riflessioni ed esplorazioni progettuali

Le pratiche d'uso degli spazi dove abitiamo, lavoriamo, studiamo e più in generale trascorriamo le nostre vite ci raccontano una necessaria e insostituibile forte compenetrazione tra il dentro e il fuori, tra le nostre case, uffici, fabbriche, scuole, biblioteche, stazioni dei treni o dei bus da un lato, e dall'altro la rete di spazi aperti di prossimità che rendono quei manufatti accessibili.

Di fronte a città sempre più composte da architetture autoreferenziali, poco inclini a comprendere i luoghi in cui si collocano e, di conseguenza, incapaci di trasferire valore a quegli stessi luoghi, la qualità dello spazio aperto e di quello pubblico in particolare, sembra rappresentare l'unico vero antidoto alla loro progressiva dissoluzione. Indubbiamente la recente pandemia ci ha costretto a modificare i modi in cui pensare al fenomeno urbano (Nigrelli, 2021). Infatti, se da un lato ha reso evidente la necessità di immaginare un maggiore grado di adattabilità e condivisione dei principali spazi aperti delle nostre città, dall'altro, e soprattutto durante i periodi di confinamento, ha portato la nostra attenzione verso gli spazi di prossimità e pertinenza, esterni ma strettamente legati alle nostre abitazioni, ai nostri luoghi di lavoro, agli edifici pubblici più frequentati. Allo stesso modo, lo spazio-soglia di mediazione tra interno ed esterno ha assunto nuovi significati, assumendo simultaneamente il ruolo di diaframma di protezione e luogo di transito. Come tanti Marcovaldo, siamo allora stati spinti a posare lo sguardo su aiuole e piccoli giardini colonizzati da microflora e microfauna, su percorsi e spazi di sosta cui mai avevamo prestato attenzione, rendendo largamente evidente come, troppo spesso, essi siano stati realizzati senza alcuna volontà di forma ed entro un'idea di fruibilità ridotta e banalizzata. Oltre a ciò, se osserviamo quegli stessi spazi (principali o residuali che siano) con gli occhi di una più attenta cultura ambientale altre criticità emergono. Qualità dell'aria e dei suoli, biodiversità, rischi idraulici, emergenze energetiche, climatiche e alimentari sono tutti temi, tra loro strettamente legati (e forse in parte legati anche allo stesso fenomeno pandemico), che esigono risposte in termini sistemici e puntuali, nella capacità di costruire visioni di scala ampia e di lunga durata, nella

messa in atto di dispositivi che agiscono nell'immediato, risolvendo conflitti e criticità ormai pressanti.

Campo di riflessione di questo libro è il rapporto tra spazi interni ed esterni in quel vasto, complesso ed articolato mondo rappresentato dalle scuole nelle loro relazioni con la città.

La centralità della scuola nella città e i modi della sua accessibilità all'interno dei quartieri sono stati oggetto di un corpus di ipotesi, teorie e progetti che con una certa ricorrenza ha attraversato gran parte del XX secolo: dai primi studi sull'unità di vicinato di Clarence Perry che a New York proponeva di definire la dimensione del quartiere sulla base della popolazione necessaria a 'riempire' una scuola raggiungibile in 10-15 minuti a piedi senza incontrare percorsi carrabili, fino ai più recenti lavori di Liane Lefebvre capace di riportare al centro dell'attenzione il tempo e lo spazio di gioco del bambino come motore d'innovazione nella configurazione degli spazi urbani (Lefebvre, 2007). Cionondimeno, spesso ci si dimentica di questo sapere e si ritorna a pensare alla scuola e alla sua accessibilità come mere questioni tecniche, specifici problemi da risolvere. Infatti, sono soprattutto le scuole con i loro ambiti di prossimità e spazi di pertinenza a rendere largamente evidente la scarsa generosità con cui questi ultimi sono stati progettati e realizzati, entro un'idea di accessibilità ridotta e banalizzata (Tosi, 2021).

Infatti, gli spazi attorno alle scuole sono spesso poco e male utilizzati. Nelle pratiche quotidiane sono relegati al ruolo di parcheggi temporanei per automobili di passaggio mentre, al contrario, possono diventare importanti se si rimette la scuola al centro della vita urbana, come luogo non solo dedito alla formazione, ma più in generale alla cultura e all'incontro. Una presenza pubblica, stabile, continua e vitale in grado di offrire spazi d'incontro e creatività alle popolazioni urbane: una sorta di centro civico, dove le diverse reti di quartiere trovino un punto fermo (Boeri, 2012).

Stiamo parlando di slarghi, ampi marciapiedi, parchi, playground, piazzette e tanto altro. Un articolato insieme di spazi spesso sconnessi tra loro: passare dall'uno all'altro è difficile per un adulto, impossibile per un bambino da solo. Tuttavia, se la loro presenza oggi non è valorizzata nell'organizzazione spaziale, lo è molto di più nei fatti, nelle pratiche di genitori e bambini. Quanti pedibus o tragitti condivisi casa-scuola attraversano questi spazi collegandoli? Quanti percorsi spontanei si vengono a definire tra scuole e parchi, piazze, spazi e attrezzature collettive?

Risulta del tutto chiaro che attribuire rilevanza a questi insiemi di spazi ci impegna ad agire per ridurre alle diverse scale la loro soglia di accesso adottando diverse strategie: migliorando la praticabilità degli spazi circostanti, connettendo i servizi e le attrezzature tra loro e con i sistemi della mobilità lenta, rafforzando i collegamenti con la rete della mobilità pubblica. Riguardo al patrimonio edilizio scolastico esistente, questo presenta oggi spesso spazi interni male o poco utilizzati, inadatti alle nuove esigenze di una didattica rinnovata e spesso obsoleti in quanto progettati decenni prima in base ad esigenze ed equilibri demografici oggi superati. Da ciò deriva la necessità di una attenta riorganizzazione degli interni, per un uso più funzionale degli stessi che preveda al contempo l'integrazione di nuove funzioni e una maggiore apertura degli spazi a carattere pubblico della scuola alla città.

Visibilità, permeabilità e sicurezza

Ridurre la soglia di accesso significa in primo luogo lavorare sulla visibilità, la permeabilità e la condizione di sicurezza dei servizi e delle attrezzature. Rendere più facilmente praticabili gli spazi circostanti una scuola, un parco o un impianto sportivo, in qualche modo far sì che l'area a contorno dello spazio in cui si svolge l'attività principale sia resa disponibile anche a un pubblico più ampio oltre l'utente di quel servizio, significa agevolarne l'uso. Ad esempio, i genitori che accompagnano a scuola i bambini a piedi o in bicicletta devono poter sostare e aspettare in uno spazio sicuro e confortevole, tale da contribuire a rafforzare il tessuto di spazi collettivi di un paese o di un quartiere. Lo stesso si può dire per un'attrezzatura sportiva, dove le aree esterne all'impianto tecnico possono diventare esse stesse luoghi di socializzazione per quanti aspettano e assistono alle attività sportive. Si pensi anche a una biblioteca, una ludoteca, un museo o un parco, le cui attività si riverberano sugli spazi circostanti spesso non adeguatamente trattati. Sovente si tratta di dare forma a sistemi più articolati di superfici minerali e vegetali, pensiline, siepi e alberature, sedute e spazi per la sosta delle persone e delle biciclette attraverso cui stabilire connessioni spesso mancanti tra il sistema urbano e le attrezzature collettive, contribuendo in questo modo a rafforzarne e potenziarne il ruolo.

Semplificare e agevolare l'accesso a un servizio o a un'attrezzatura collettiva passa anche attraverso la più stretta connessione con le reti

della mobilità lenta. Reticoli di marciapiedi e percorsi ciclabili devono essere posti in continuità tra loro e con i servizi e le attrezzature, delle quali devono diventare quasi delle propaggini. Accanto agli sforzi volti ad aumentare la quantità di percorsi ciclo pedonali disponibili è necessario lavorare ancora molto per ridurre le discontinuità nei percorsi, tra i percorsi e tra questi e i servizi e le attrezzature collettive che dovrebbero connettere. È sufficiente un'interruzione di uno o due metri lungo un percorso pedonale o ciclabile, o il mancato raccordo con l'attrezzatura da collegare per minare l'autonomia a muoversi in città di un bambino, un disabile, un ipovedente o un anziano e rendere inutile il percorso stesso. A una scala diversa, ridurre la soglia d'accesso significa mettere tutti nella condizione di poter raggiungere in autonomia un servizio o un'attrezzatura collettiva valorizzando la rete della mobilità pubblica, i tram e gli autobus. Dall'attivazione di tali strategie si può iniziare a guardare la scuola come il nucleo di un sistema di percorsi e spazi capaci di trasformare l'andare a scuola da tempo subito a un'esperienza di conoscenza della città e autonomizzazione del bambino, contribuendo a innervare la città di sequenze di spazi collettivi in grado di arricchirla e renderla più permeabile e sicura per i pedoni e i ciclisti e raggiungendo allo stesso tempo diversi obiettivi. Il primo è di rendere più facile e sicuro l'accesso pedonale e ciclabile alle scuole. Questo può richiedere, ad esempio, di rivolgere l'ingresso delle scuole, spesso orientato verso la strada carrabile e il parcheggio, sul lato del percorso pedonale e ciclabile, costruendo nuovi piccoli volumi o prevedendo contestualmente una riarticolazione degli spazi interni per ospitare la portineria o collegare tra loro più strutture scolastiche (scuola e palestra, oppure scuola materna e scuola elementare), così da proteggere i bambini dalle intemperie durante gli spostamenti quotidiani. Per la stessa ragione, attraverso pensiline si può cercare di collegare l'ingresso al cortile della scuola con l'ingresso all'edificio, nei pressi del quale possono essere collocati anche il ricovero delle biciclette e lo spazio di attesa per i genitori. Il secondo è di rafforzare gli ambiti delle scuole come spazi collettivi, tenendo assieme e dando coerenza spaziale all'insieme di accessi alle scuole e alle altre attrezzature collettive con le fermate della mobilità pubblica e i percorsi ciclo-pedonali. Spesso è proprio la frammentazione derivante da una gestione separata delle diverse attrezzature urbane a sminuire senso e ruolo che uno spazio urbano può svolgere. Allo stesso modo, molti spazi interni alle scuole, come auditorium, biblioteche o palestre possono svolgere funzioni

pubbliche dopo (o anche durante) l'orario di chiusura, diventando attrezzature collettive condivise con la comunità.

Il terzo obiettivo è di migliorare la connessione tra le scuole e gli altri spazi collettivi presenti nel quartiere. Ipotizzando che nelle pratiche quotidiane di bambini e genitori sia particolarmente importante il rapporto con i parchi, i playgrounds e le altre attrezzature pubbliche, di conseguenza il problema non è più solo la sicurezza dei singoli percorsi casa-scuola, casa-parco, casa-lavoro, ma l'inanellamento di più mete, una rete di percorsi e flussi ininterrotti (casa-scuola-parco-lavoro- servizi, ecc.) e di conseguenza le possibili connessioni tra tali luoghi.

Un laboratorio

A partire da queste considerazioni l'esperienza condotta nell'ambito di alcuni esercizi didattici e raccontata in questo volume, si propone di indagare il complesso rapporto tra manufatti scolastici e spazi aperti di prossimità utilizzando il principio della mescolanza come chiave interpretativa. Mescolanza tra dentro e fuori, tra spazio minerale e spazio naturale, tra spazio dello stare e spazio del movimento, tra spazio intimo e spazio esterno. Mescolanza come occasione per garantire alle diverse specie di spazi molteplici usi, talvolta innovativi ed inediti. In particolare, i progetti sviluppati a ridosso di alcune scuole a Mestre hanno provato a far dialogare tra loro la definizione di scenari di accessibilità ai servizi e alle attrezzature con l'esplorazione di nuovi caratteri per gli spazi collettivi interni alle scuole, per gli spazi di prossimità e le pertinenze dai giardini agli spazi per il tempo libero e lo sport, dai percorsi ciclabili ai marciapiedi e alle superfici pedonali. L'esperienza didattica è stata condotta negli ultimi anni nell'ambito del laboratorio "Interni urbani, spazi urbani" in cui sono integrate le discipline dell'urbanistica, la composizione architettonica e l'architettura degli interni, svolto all'ultimo anno del corso di laurea magistrale in architettura presso l'Università Iuav di Venezia. La scelta del laboratorio integrato, ultima esperienza progettuale prima della laurea, è stata di fare esercitare gli studenti e le studentesse entro una condizione pseudo-professionale, individuando un committente e un chiaro mandato progettuale. Il laboratorio si è appoggiato a un protocollo d'intesa siglato tra Università e Comune di Venezia relativo alla collaborazione nell'ambito del progetto "Venezia in classe A". Il progetto co-finanziato dal Programma Sperimentale

Nazionale di Mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, nello specifico aveva come obiettivo di ridiscutere la relazione scuola-città a partire dal ripensamento degli spazi di soglia delle scuole, in termini di ruolo, abitabilità e connettività con il contesto urbano e naturale delle scuole dell'entroterra veneziano. Tenendo sullo sfondo questo progetto, al Comune di Venezia direzione mobilità, individuato come committente, è stato chiesto di indicare quattro scuole a Mestre caratterizzate da problematiche simili: accessibilità ridotta, promiscuità dei percorsi ciclabili, spazi di prossimità sottomessi all'uso dell'automobile, spazi collettivi interni da riarticolare. Le scuole proposte per il lavoro degli studenti sono collocate in diversi quartieri di Mestre e Treviso.

Di ogni scuola è stato indagato il livello di accessibilità nel quartiere, le caratteristiche degli spazi di prossimità, l'organizzazione degli spazi interni collettivi ed è stato predisposto un progetto trasversale alle diverse scale che dalla riprogettazione degli spazi comuni dentro alla scuola, come l'attico, la portineria, l'aula magna, esce fuori e definisce migliori condizioni di abitabilità della scuola e degli spazi aperti di prossimità, per arrivare a definire uno scenario di mobilità orientato a favorire l'accessibilità ciclo pedonale rendendo più sicuro il tragitto casa scuola. Durante il semestre i tecnici dell'amministrazione comunale, in particolare l'ing. Roberto di Bussolo, l'arch. Chiara Riccato e l'arch. Giulia Rossi, hanno svolto un ruolo rilevante. Hanno presentato i casi studio e le strategie della pianificazione locale; hanno facilitato i sopralluoghi nelle scuole e l'incontro con docenti, genitori e alunni; hanno assistito alle revisioni intermedie dei lavori degli studenti, fornendo suggerimenti e consigli e, infine, hanno consentito l'esposizione dei lavori finali presso la biblioteca del quartiere, dove insegnanti e alunni hanno potuto vedere i progetti e discuterne con gli studenti del laboratorio.

Mescolare cosa e come?

Il campo di riflessioni su cui sono stati spinti a muoversi gli studenti è relativo alle diverse forme di coesistenza tra soggetti diversi all'interno dello spazio urbano, delle attrezzature e degli spazi pubblici. Lavorare con e nella città richiede, infatti, un'attenzione sempre più precisa rivolta non alle sole necessità umane, ma a quelle dell'intero ecosistema, abitato da insieme di elementi umani e non umani, non necessariamente riducibili gli uni agli altri e i cui ambiti di pertinenza

tendono a confliggere e sottomettersi reciprocamente piuttosto che ricomporsi in insiemi unitari. Ciclicamente, tra gli approcci più innovativi, trasversali e plurali orientati alla comprensione del funzionamento e della fisiologia di ambienti complessi troviamo studi di biologi e botanici. Patrick Geddes, Paul Duvigneaud nei decenni passati, Stefano Mancuso ed Emanuele Coccia oggi: le riflessioni che questi autori ci suggeriscono di esplorare è che abitare la città porta con sé trovarsi nell'impossibilità di non condividere lo spazio con altre forme di vita e di non essere esposti alla vita degli altri. Se vivere nella città significa dunque esercitare delle influenze soprattutto al di fuori della propria casa, del proprio habitat e della propria nicchia, in contesti che saranno sempre condivisi con altri, allora la scuola con le sue articolazioni interne e gli spazi attorno alla scuola fanno parte di un insieme di contesti in cui è necessario interrogarsi su come evitare la competizione e l'esclusione reciproca, aprendosi verso le forme più radicali della mescolanza, quelle che consentono la coesistenza dell'impossibile.

Prendendo a prestito la riflessione proposta da Emanuele Coccia (2020) sulle forme di unione tra elementi umani e non umani, tre sembrano essere le forme che caratterizzano gli spazi della città.

La giustapposizione/composizione: dove i diversi componenti formano una sola massa conservando i confini dei propri corpi senza condividere nulla, come nel caso di un mucchio di semi.

La fusione: dove la qualità di ciascuno dei componenti è distrutta per produrre un nuovo oggetto che ha natura e qualità diverse da quelle degli elementi originari, come nel caso dei profumi.

La mescolanza: dove i corpi si co-estendono e occupano l'uno il posto dell'altro preservando interamente le proprie qualità e individualità come nel caso dell'atmosfera e del clima, elementi che non hanno bisogno di riduzione all'unità di qualità e forme. Ad esempio, affinché sia riconoscibile un clima, tutti gli elementi all'interno di uno spazio devono essere contemporaneamente mescolati e riconoscibili.

Se consideriamo la mescolanza come prospettiva da sperimentare all'interno dello spazio urbano e degli spazi della scuola allora diventa importante sperimentare nuove forme di parentela (Haraway, 2019), perché nessuna specie agisce da sola, neanche una specie arrogante come quella umana, che ha agito ampiamente sottomettendo le altre (Blom, 2023). Sono gli assemblaggi di specie organiche e attori abiotici a garantire la durata delle forme di evoluzione, anche degli spazi urbani.

Sullo sfondo

Sullo sfondo di queste riflessioni si colloca anche una precisa attenzione alle forme che può assumere la mescolanza nello spazio attorno alle scuole, garantendo libertà e sicurezza di movimento ai soggetti che per primi fruiscono di questi servizi: bambini, ragazzi e genitori.

Per quanto riguarda questo aspetto, la collaborazione con l'amministrazione sperimentata nel Laboratorio si colloca sulla scia dei progetti che il Comune di Venezia aveva avviato già nel triennio 2012-2015, orientati ad armonizzare azioni educative e percorsi partecipativi per la progettazione e la realizzazione di interventi capaci di favorire la mobilità attiva nei percorsi casa-scuola attraverso un ripensamento dello spazio della strada, della soglia e degli ambiti di prossimità delle scuole della città di Mestre e dell'entroterra veneziano. I progetti avviati dal Comune di Venezia riconoscevano in particolare nelle scuole, in quanto strutture capillari e diffuse all'interno dell'entroterra veneziano, e nei soggetti locali che si incontrano dentro e intorno di esse, una nuova agency per la gestione dei processi di prossimità.

Nel laboratorio, gli studenti e le studentesse hanno potuto dialogare con docenti, genitori e studenti delle quattro scuole coinvolte, acquisendo informazioni circa le diverse forme di mobilità praticate, attraverso la distribuzione di questionari, la raccolta di interviste, la compilazione di mappe relative agli itinerari di viaggio dei diversi utenti.

Per comprendere come ridefinire il rapporto tra forme di mobilità inclusiva e gli spazi delle scuole di Mestre selezionate, al contempo ripensando al rapporto di queste ultime con la parte di città in cui si trovano, agli studenti è stato proposto di ragionare sulla possibilità di interpretare i quartieri in cui le scuole sono inserite come composti da grandi isolati, sull'esempio delle *superillas* o *supermanzanas* catalane e della città dei 15 minuti promossa a Parigi dalla sindaca Hidalgo.

Da un lato, a Barcellona si è avviato un importante processo di trasformazione delle strade restituendo ai cittadini spazi prima occupati dalle automobili. Un modello di gerarchizzazione della rete stradale in cui all'interno di superisolati (3x3 isolati di Cerdà) si garantiscono spazi pubblici pedonali e ciclabili più verdi, più equi e più sicuri, capaci di promuovere le relazioni sociali e l'economia locale (AA.VV., 2023).

Dall'altro a Parigi si è proceduto a riorganizzare gli spazi urbani in modo da raggiungere entro 15 minuti a piedi da casa servizi e attrezzature per la vita quotidiana: spazi per il lavoro (anche in co-working), negozi, strutture sanitarie, scuole, impianti sportivi, spazi culturali, bar e

ristoranti, luoghi di aggregazione. Il presupposto è che questa struttura urbana disincentivi l'uso dell'auto e dei mezzi pubblici, riducendo traffico e inquinamento, e consentendo alle persone di riappropriarsi del tempo trascorso negli spostamenti veicolari e riscoprendo forme di socialità nel proprio quartiere (Whittle, 2021).

A partire da questi due modelli di accessibilità urbana i gruppi di studenti sono stati sollecitati a verificare se e come fosse possibile modificare la viabilità urbana dei quartieri al fine di garantire maggiore accessibilità pedonale e ciclabile tra le aree residenziali e le attrezzature pubbliche e in particolare le scuole. Articolando lo scenario di trasformazione su più fasi temporali, sono state individuate diverse strategie d'intervento attraverso cui recuperare spazi di vita per le persone attraverso l'introduzione di dispositivi quali le strade scolastiche e tratti di strada a priorità ciclo-pedonale sul modello del *woonerf*, ridimensionando le carreggiate per ampliare marciapiedi e spazi per la sosta così da garantire sicurezza a tutti i diversi flussi.

Conclusioni

Nel loro insieme questi progetti ci mostrano soluzioni diverse per ambiti urbani altrettanto diversi, ma, allo stesso tempo, prefigurano, se non un vero e proprio metodo unitario di lavoro, quello che potremmo definire un atteggiamento condiviso verso la complessità dei temi che il progetto della città contemporanea pone. Un atteggiamento che muove innanzitutto dalla lettura attenta della consistenza fisica dello spazio aperto e dei rapporti che esso stabilisce con lo spazio edificato e i suoi interni. In questo contesto, si è lavorato anche sul concetto di soglia come “spazio di interfaccia” e non come “confine” di separazione tra entità distinte (Benjamin, 1999; Teyssot, 2010). Benjamin sottolineava come la soglia debba essere necessariamente distinta dal concetto di limite, inteso come confine di separazione tra interno ed esterno. Una *schwelle* (soglia in tedesco) è uno spazio di connessione che appartiene alla comunità e può essere considerato come un ampio “interno” urbano abitato dai cittadini, dove la presenza di funzioni integrate determina l'efficienza sociale della città. Non è un caso, infatti, che come iniziale atto descrittivo/interpretativo, agli studenti sia stato chiesto di produrre proprio delle mappe capaci di dare conto dell'assetto morfologico e materico dello spazio aperto e delle relazioni esistenti tra esso e gli interni degli edifici che lo definiscono (in particolare di quelli pubblici o, comunque, con valenze collettive). Delle vere e proprie

“piante del Nolli” della città contemporanea, utilizzate in un secondo momento come supporto per l’elaborazione dei progetti e la loro rappresentazione finale. Progetti che – come si è provato a descrivere nei paragrafi precedenti – da un lato muovono da riflessioni transcalari sui temi dell’ambiente, della mobilità e del welfare, con una particolare attenzione alla dimensione temporale delle azioni che s’intendono attivare, dall’altro si caratterizzano come estesi progetti di suolo, (Secchi, 1986) attenti alla sua consistenza stratigrafica e chimico-fisica, non meno che alla sua definizione morfologica. Tuttavia, il progetto di questo suolo che si fa supporto di grandi e piccole architetture urbane a “zero cubatura” (Aymonino, Mosco, 2006) e che ha l’ambizione di accogliere e favorire pratiche sociali diversificate, è anche, e forse soprattutto, un progetto della mescolanza. Mescolanza tra dentro e fuori, tra intimità e condivisione, tra sosta e movimento, tra grande e piccola scala, tra minerale e naturale, tra vita degli uomini e vita delle piante, dove queste ultime, con la loro capacità di rigenerare l’atmosfera in cui siamo immersi – “che è la quintessenza del mondo in quanto spazio in cui la vita di ciascuno è mescolata alla vita degli altri” (Coccia, 2018: 64) – diventano metafora, e allo stesso tempo espressione concreta, di un più complesso pensiero sulle nostre città e sul nostro futuro. Un pensiero che va al di là dell’idea, pur importante, della mixité funzionale: un pensiero realmente adattivo, pienamente inclusivo, in qualche modo – direbbe Emanuele Coccia – cosmogonico.

Riferimenti:

- Aymonino A., Mosco V. P., 2006, *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano;
- AA.VV., 2023, *Superilla Barcelona: Barcelona 2015-2023*, Ajuntament de Barcelona, Barcellona;
- Benjamin W., Tiedemann R., 1999, *The Arcades Project*, Belknap Press, Cambridge (Mass.), p. 494;
- Bloom P., 2023, *La natura sottomessa*, Marsilio, Venezia;
- Boeri S., 2012, *Di più con meno*, il Saggiatore, Milano;
- Coccia E., 2020, *La vita delle piante. Metafisica della mescolanza*, il Mulino, Bologna;
- De Matteis M., 2015, *Rigenerare le periferie venete*, LetteraVentidue, Siracusa;
- Fainstein S., 2010, *The Just City*, Cornell University Press, New York;
- Haraway D., 2019, *Chthulucene. Sopravvivere in un pianeta infetto*, Nero, Roma;
- Indovina F., 1990, *La città diffusa*, DAEST, Venezia;
- Lefevre L., 2007, *Ground-Up City. Play as a Design Tool*, 010 Publishers, Rotterdam;
- Loukaitou-Sideris A., Ehrenfeucht R., 2009, *Sidewalks. Conflict and Negotiation over Public Space*, MIT Press, Cambridge (Mass.);
- Munarin S., Tosi M. C., 2011, *Spazi del welfare*, Quodlibet, Macerata;
- Munarin S., Tosi M. C., 2014, *Welfare Spaces*, ListLab, Trento;
- Nigrelli C., 2021, *Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, Quodlibet, Macerata;
- Pilieri P., Renzoni C., Savoldi P., 2022, *Piazze scolastiche. Reinventare il dialogo tra scuola e città*, Corraini, Mantova;
- Secchi B., 1995, *Dell'utilità di descrivere ciò che si vede, si tocca, si ascolta*, relazione introduttiva al 2° Convegno Internazionale di Prato, 30 marzo-1 aprile 1995;
- Secchi B., 1986, "Progetto di suolo", in *Casabella*, 520-521, pp. 19-23;
- Teyssot G., 2010, "Soglie e pieghe. Sull'intérieur e l'interiorità", in *Casabella*, 681, pp. 26-35;
- Tosi A., 1984, "Piano e bisogni: due tradizioni di analisi", in *ASUR*, 21;
- Tosi M. C., 2021, "Covid-19. Quando il presente non è più come una volta", in Nigrelli C., a cura di, *Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, pp. 71-84 Quodlibet, Macerata;
- Whittle N., 2021, *The 15-Minute City: Global Change Through Local Living*, Luath Press, Edimburgo.



[Parcheggio scolastico per biciclette]

Durante le ore di lezione

Foto degli studenti M. Badini, T. Barbolani, A. Giunta.





[Parcheggio scolastico per biciclette]

Alla fine delle lezioni

Foto degli studenti M. Badini, T. Barbolani, A. Giunta.





[Ingresso alla scuola Bellini]

Durante le ore di lezione

Foto delle studentesse G. G. Naghiu Pop, A. Mazzilis, S. Midolini.





[Ingresso alla scuola Bellini]

Alla fine delle ore di lezione

Foto delle studentesse G. G. Naghiu Pop, A. Mazzilis, S. Midolini.

