

di Chiara Bresciani

(Ingegnere, Dottoranda di Pianificazione Urbana
Territoriale e Ambientale, Università degli Studi di Brescia)

“Accordiamo il Violino”: la progettazione partecipata dell’isola ambientale del Villaggio Violino

*Significativo intervento promosso dal Comune di Brescia
e realizzato con il contributo scientifico
della Facoltà di Ingegneria dell’Università di Brescia*

Durante i primi mesi del 2004 si è avviata a Brescia un’iniziativa innovativa nel contesto italiano nel campo della riqualificazione dello spazio pubblico, che ha riguardato un villaggio marcolini.

Il Comune di Brescia ha, infatti, stipulato, con il Dipartimento di Ingegneria Civile dell’Università degli Studi di Brescia, un contratto di ricerca per lo studio di una metodologia per la realizzazione di “isole ambientali”, attraverso il caso applicativo del villaggio Violino.

In Italia l’isola ambientale è definita dalla normativa¹ come zona urbana racchiusa dalla maglia della viabilità principale, composta esclusivamente da strade locali e finalizzata al recupero della vivibilità degli spazi urbani, attraverso la promozione della mobilità non motorizzata.

L’isola ambientale, oltre a presentare le so-

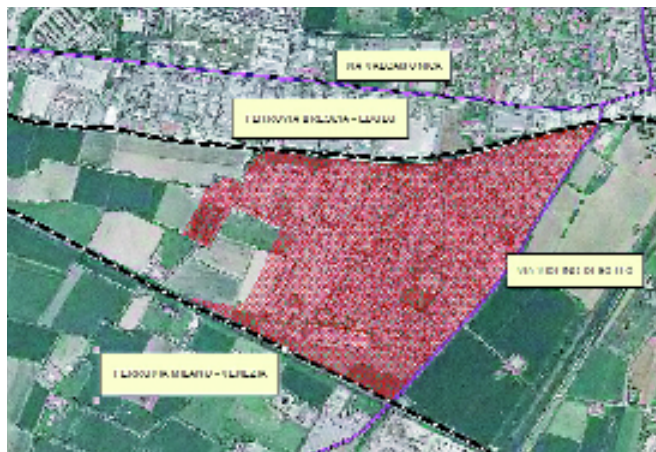
praccitate caratteristiche viabilistiche, dovrebbe costituire un’entità territoriale, in cui è insediata una comunità che fa riferimento ai medesimi servizi e che si riconosce appartenente ad un luogo. Ciò rende anche possibile un processo di progettazione partecipata, che miri ad una riappropriazione dello spazio pubblico.

Un progetto di isola ambientale risulta infatti particolarmente indicato a tale scopo, in quanto rappresentando la gestione dello spazio pubblico una delle maggiori priorità dei cittadini, essa diviene l’argomento privilegiato per promuovere processi di coinvolgimento degli attori locali e può divenire occasione per la riqualificazione dello spazio privato.

I villaggi “La Famiglia” sono l’esempio di entità territoriale adatta a divenire isola ambientale attraverso un processo partecipativo, da un lato perché aree dai confini ben definiti, con tessuto urbano omogeneo, senza cesure o barriere, in cui i residenti spesso si riconoscono come comunità e, dall’altro, perché la cui rete stradale generalmente non ha uno schema gerarchico e spesso vi sono problemi di traffico di transito all’interno dei villaggi.

1.1 La progettazione partecipata dell’isola ambientale del Villaggio Violino

Il villaggio Violino, creato 50 anni fa come uno dei primi villaggi “La Famiglia”, grazie alla sua ben definita conformazione (delimitato a nord e a sud dalla ferrovia e da una



Area corrispondente all’isola ambientale del villaggio Violino

strada ad est), si adattava in modo particolare a diventare isola ambientale e rappresentava un caso esemplare nel territorio comunale di Brescia.

Il processo di progettazione partecipata si è avviato con un'assemblea serale presso la sala parrocchiale, in cui tecnici e amministratori locali hanno presentato il programma e hanno distribuito un questionario per raccogliere le opinioni sulla situazione attuale e sulle aspettative rispetto al programma presentato. Parallelamente è cominciata l^a fase di indagine tecnica da parte dell'Università, che ha condotto rilievi diretti e rilievi di traffico, ha elaborato i dati sull'incidentalità ed i dati statistici demografici nelle sezioni censuarie. Da tale analisi è scaturito un quadro, che evidenziava le principali criticità, legate essenzialmente ad una scarsa gerarchizzazione stradale e ad una geometria stradale spesso inadeguata alle funzioni urbane presenti, con conseguenti problemi di velocità eccessive e traffico di transito.

La settimana successiva all'assemblea si è tenuto il primo laboratorio partecipativo volto a far esprimere ai cittadini le criticità del sistema viabilistico del villaggio: i cittadini, divisi in gruppi, hanno operato con il metodo della creazione di scenari, ovvero, discutendo e ordinando le cause che impedivano ad uno scenario ideale del quartiere di essere reale e



Laboratorio partecipativo di analisi con l'obiettivo di far emergere le criticità

localizzando i punti critici dell'impianto viario su di una cartografia del Villaggio.

Sono stati segnalati problemi rispetto alla sicurezza stradale, alla qualità delle relazioni sociali, ma anche problemi apparentemente



Prima assemblea del 22 marzo 2004

poco rilevanti, ma di grande importanza per gli abitanti del quartiere.

Contemporaneamente, gli alunni della scuola materna hanno condotto un laboratorio didattico di rappresentazione del quartiere, gli alunni della scuola elementare, dopo aver assistito ad una lezione introduttiva sul concetto di isola ambientale, hanno realizzato un reportage fotografico sul quartiere e gli alunni delle scuole medie hanno attivato un laboratorio di analisi dei percorsi casa scuola e di studio delle modalità di spostamento in sicurezza.

Queste elaborazioni sono state poi esposte e discusse da alcuni psicologi durante una seconda assemblea, in cui è stato anche illustrato il rapporto del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università, che evidenziavano molti dei problemi emersi dai laboratori.

Per introdurre la seconda fase progettuale durante l'assemblea alcuni esperti italiani e stranieri di moderazione del traffico hanno presentato le tecniche attualmente più efficaci per realizzare un'isola ambientale.

In seguito si sono svolte alcune manifestazioni di sensibilizzazione, che hanno riportato un forte successo. Gli alunni della scuola elementare e i ragazzi della scuola media hanno attivamente partecipato alla festa "tutti in strada", lungo una via del centro del quartiere, chiusa al traffico e animata da giochi progettati e gestiti dagli stessi bambini, con la presenza di cabarettisti, mimi e truccatori, per dimostrare un possibile uso alternativo della strada.

La progettazione partecipata delle soluzioni è avvenuta attraverso un secondo laboratorio di quartiere in cui i cittadini, sempre divisi

in gruppi e guidati dai tecnici, hanno tracciato sulla cartografia percorsi pedonali, zone di sosta, zone a traffico limitato e zone 30, valutando diverse soluzioni specifiche.

In base ai risultati di tale laboratorio si è potuta elaborare una tavola di progetto condivisa, le cui proposte sono state valutate dal gruppo dell'Università degli Studi di Brescia, per redigere un elaborato di progetto, che rispondesse sia alle aspettative degli attori locali, che a standard di tipo tecnico.

L'apporto dell'Università ha riguardato in particolare la classificazione funzionale della rete stradale del Villaggio, che ha costituito il quadro per determinare le soluzioni di moderazione del traffico più efficaci per perseguire gli obiettivi dell'isola ambientale.

I gruppi di cittadini hanno anche affrontato temi che esulavano da quelli specificatamente viabilistici, ipotizzando sedici progetti di tipo sociale ed urbanistico.

Durante l'assemblea conclusiva è stata mostrata la proposta di progetto tecnicamente fattibile, sviluppatasi poi nel progetto preliminare e definitivo. In quell'occasione, alla presenza di rappresentanze politiche, i cittadini, confermando il proprio impegno a seguire lo sviluppo del progetto e della realizzazione dell'isola ambientale, hanno chiesto garanzie che quanto elaborato fosse realizzato in tempi certi e, contemporaneamente, hanno offerto la propria disponibilità a seguire lo sviluppo dei sedici progetti derivati.

Ciò che rende interessante tale esperienza riguarda diversi aspetti: da un lato il fatto che il processo partecipativo sia stato promosso dall'istituzione pubblica, dall'altro che si sia concluso in tempi brevi (circa sei mesi), pur producendo come esito il nascere di altre ini-

ziative. Lo studio di fattibilità si è poi concretizzato in un progetto preliminare e definitivo presentato a fine ottobre 2004 ed è ora in corso la fase di approvazione del progetto esecutivo, che ha ottenuto un cofinanziamento di 400.000 euro nell'ambito del bando della Regione Lombardia, riguardante la sicurezza stradale.

L'esperienza "Accordiamo il Violino" è stata anche selezionata dall'iniziativa "Lavori in corso" di Legambiente e Il Sole 24 Ore come buona pratica di riqualificazione urbana.

I cittadini, inoltre, hanno sperimentato l'effettiva efficacia del processo partecipativo, constatando l'impegno a realizzare realmente le loro proposte in tempi accettabili. La comprensione degli elementi di moderazione del traffico, rappresenta un altro fattore positivo, in quanto stimola al corretto uso delle misure proposte da parte dei diversi utenti della strada.

I costi per l'organizzazione e la gestione del processo partecipativo sono inoltre largamente bilanciati da un'ottimizzazione del progetto da parte dei tecnici incaricati, grazie ad un'approfondita analisi da parte dei cittadini e da una maggiore accettazione delle misure di moderazione del traffico. Pertanto il residente si sente "attore" delle opere che verranno realizzate, condividendo anche alcune restrizioni.

Un esito fondamentale di tale iniziativa è stato, infine, l'apprezzamento da parte degli attori istituzionali, in termini di ritorno di immagine. Tale esperienza ha costituito quindi l'avvio per altre iniziative di questo genere in altri settori dell'Amministrazione comunale, con lo scopo di rendere coscienti i cittadini del ruolo attivo che anche ad essi spetta.



Giornata della sicurezza stradale scuola "Kennedy" 6 aprile 2004

CHIUSO PER FERIE

Gli uffici delle Cooperative rimarranno chiusi per ferie
dal giorno **7 agosto 2006** al giorno **25 agosto 2006**

Il Centro Studi "LA FAMIGLIA"
augura buone vacanze.