

Le recinzioni a protezione delle case

Un'analisi dell'elemento architettonico in una ricerca realizzata da un gruppo di giovani studenti

In Italia si spende più che in altri paesi europei per la realizzazione delle recinzioni a protezione delle case con l'intenzione di tutelare la proprietà privata da possibili indesiderate intrusioni; questo porta alla costruzione di robusti, alle volte raffinati e costosi sistemi di inferriate e murature che molto spesso vengono soverchiati dallo sviluppo di imponenti e fittissime siepi. Si realizza così una barriera visiva, netta separazione tra spazio pubblico e privato con l'illusione di dare a quest'ultimo maggiore privacy e sicurezza, ma determinando un deleterio confinamento di entrambi gli spazi rendendo le strade poco accoglienti e solitamente claustrofobici i poco estesi giardini.

Seguendo l'esempio delle città giardino anglosassoni, anziché utilizzare recinzioni elaborate ed eccessivamente alte, sarebbe meglio realizzarne meno ingombranti e più trasparenti, migliorando l'aspetto paesistico delle nostre periferie.

Il privato erigendo possenti recinzioni, toglie la possibilità dall'esterno di vedere la sua proprietà; una volta entrato, un malintenzionato si trova indisturbato a forzare una porta o una finestra per introdursi nell'appartamento.

Lo scopo della ricerca è quello di provare che, realizzando recinzioni meno imponenti e costose, si potrà migliorare notevolmente l'estetica delle strade di accesso alle case del quartiere, senza diminuire la sicurezza di ogni proprietà privata.

Tale approccio potrebbe portare a diminuire i costi di realizzazione delle recinzioni e quindi ad evitare inutili sprechi ed eventualmente a utilizzare le risorse per più utili impieghi.

Il paesaggio urbano e la periferia moderna

Un paesaggio urbano risulta più o meno gradevole a secondo dei diversi elementi architettonici e/o paesaggistici presenti. Naturalmente chi percorre una via a piedi, ha una diversa percezione degli spazi rispetto a chi vi transita velocemente con un mezzo motorizzato. Spesso le vie delle periferie non sono accoglienti per il transito ciclo-pedonale in quanto risultano monotone per chi le percorre più lentamente. Per la loro omogenea costituzione, molte periferie moderne non suscitano interesse da parte del visitatore appiedato; alla guida dell'automobile tale sensazione è meno percepibile in quanto si è concentrati nella guida e gli eventuali passeggeri o sono

partecipi nell'osservare i pericoli della circolazione o addirittura si sono estraniati in attività quali la lettura, l'ascolto della radio, il riposo.

Per questo possiamo dire che molti spazi urbani moderni non sono a misura d'uomo, ma di automobile, con conseguenti maggiori difficoltà di fruizione per le cosiddette fasce più deboli, bambini, adolescenti, anziani, portatori di handicap che molto spesso circolano a piedi; si lascia immaginare purtroppo anche il disagio della donna a percorrere da sola a piedi certe vie in condizioni di sicurezza non accettabili in quanto, ogni ambiente non accogliente è destinato a non essere frequentato e quindi a degradarsi.

Molte delle vie frequentate da turisti o che comunque richiamano afflusso di persone, dove prosperano le varie attività sociali, hanno in comune la presenza di svariati episodi ambientali e architettonici che si alternano stimolando interesse e curiosità: in alcuni centri storici per esempio in naturale successione vi si possono trovare vetrine diversificate di negozi, portoni di varie fogge stilistiche, facciate di diversa impostazione, restringimenti nei percorsi e slarghi di piazze, opere d'arte, fondi stradali di diversa natura e altro ancora.

La città storica è cresciuta lentamente, per graduale sovrapposizione di stili e stratificazione di interventi nelle varie epoche storiche; risulta nella maggior parte dei casi accogliente più per il pedone che per il mezzo motorizzato. Le periferie urbane, che si sono formate dal dopoguerra a oggi, sono invece il frutto di un improvviso proliferare di quartieri, spesso soggetti al solo ordine di una cieca soddisfazione dell'interesse speculativo.

In molti casi, quando, si è cercato di produrre spazi meno congestionati più a misura d'uomo, sono state progettate ampie strade carrabili dove le automobili vi scorrono sempre più velocemente, separate dai percorsi pedonali; con il fine di favorire la sicurezza del pedone si è commesso l'errore di confinare i percorsi ciclo-pedonali lontani dai punti di interesse; il pedone si è ritrovato solo in mezzo al verde; un marciapiede poco frequentato non dà sicurezza; quello in fregio alla strada risulta più sicuro in quanto più frequentemente controllato dagli automobilisti; il raro pedone (studente, anziano, disabile) che avrà necessità ad attraversare la strada pur sulle "zebre", rischierà tutte le volte di essere investito dalle automobili che non concepiscono più la sua occasionale presenza.

IL CASO DELLA BARRIERA VISIVA DI VIALE EUROPA A BRESCIA

Percorrendo il marciapiede che costeggia il recinto del complesso ospedaliero, dal suo ingresso principale verso quello del "satellite", abbiamo constatato quanto la

buona intenzione non supportata da una concezione progettuale corretta, possa produrre disagio per l'utenza.

Abbiamo diviso per comodità il percorso di strada esaminato in tre tratti per caratteristiche omogenee.

Il primo tratto lungo circa 250 metri è costituito da un semplice marciapiede rialzato dei soliti 12/15 cm dall'adiacente corsia carrabile o parcheggio.

Il tratto intermedio invece, che è stato oggetto di particolare attenzione progettuale, è affiancato da una ricca aiuola a verde di larghezza variabile tra i 2,00 e 3,50 metri.

L'ultimo tratto sguarnito di aiuola si correla senza alcun filtro alla strada trafficata di Viale Europa.

Verosimilmente il pedone o il ciclista che percorre i tre tratti si trova al principio in contatto con il classico squallido paesaggio periferico. Cercherà di cogliere improbabili, ma possibili eventi che lo possano interessare facendo scorrere lo sguardo sulla adiacente sede stradale. Successivamente si illuderà di trovare riparo rispetto alla inquinata presenza stradale tra la barriera verde e la



recinzione dell'ospedale, ma di fatto per un tratto di circa 200 metri si sentirà confinato in un lungo e monotono corridoio e non vedrà l'ora di ritornare a spaziare lo sguardo verso la strada trafficata o le case sul lato opposto della strada. Effettivamente imboccando il tratto intermedio non c'è altro desiderio se non di arrivare all'altra estremità del percorso; incrociando un altro passante ci si sentirà soli di colpo soli con uno sconosciuto, si avrà paura che qualche possibile borseggiatore o malintenzionato possa fuoriuscire dalla barriera verde. In un posto così confinato non viene voglia a nessuno di sostare e riposarsi. Sicuramente superato questo tratto verde si continuerà con più serenità il tragitto verso l'ingresso del "satellite" a contatto diretto con la strada.

Le foto del secondo tratto

L'intenzione del progettista è stata quella di creare uno spazio dove il pedone non si sentisse sopraffatto dal traffico stradale molto intenso specialmente in concomitanza agli orari di apertura al pubblico della struttura ospedaliera. Tra la strada e il percorso ciclo-pedonale è stata



creata una aiuola che fittamente piantumata ha creato una barriera verde impenetrabile. Il pedone che si trova a percorrere questo viale si sente confinato tra il muro di recinzione e la siepe verde per un tragitto di circa 200 - 300 metri. Nella fotografia precedente è possibile vedere come all'inizio si presenta il percorso.

Andando avanti la vegetazione si fa sempre più alta e fitta: il pedone sente la presenza rumorosa della strada a lato in quanto le piante non fungono da schermo sonoro, ma si sente solo e non vede l'ora di raggiungere l'estremità di questo lungo corridoio.

Arrivando alla fine di questo tratto verde il pedone ha una sensazione liberatoria perché scorge una visuale diversa da quella che ha visto precedentemente. Il paesaggio risulta se non gradevole almeno rassicurante; il pedone si ritrova a percorrere almeno la solita squallida periferia urbana, può scegliere cosa guardare rallenterà il passo deciderà di riposarsi, proseguire o se eventualmente attraversare la strada.

LA RECINZIONE AMANTE DEL PAESAGGIO URBANO Studio condotto dagli studenti del "Liceo Artistico Vincenzo Foppa" di Brescia

Nel *rendering* riportati in questa pagina, viene rappresentata una tipologia di recinzione rapportata ad una tipica tipologia abitativa della Cooperativa valutata per una prossima lottizzazione. Le viste proposte sono quelle che potrebbero vedere un comune pedone che percorre a piedi i marciapiedi antistanti la casa.

Una vegetazione addossata alla recinzione è tipica delle



nostre zone; se contenuta nel suo sviluppo, contribuisce a conferire al quartiere maggior pregio.

Tradizionalmente le recinzioni realizzate dalla Cooperativa sono di altezza complessiva inferiore ai 130 cm. Si vuole ritenere tale caratteristica un pregio estetico da tutelare e prendendo spunto dalle recinzioni di tipologia anglosassone si potrebbe migliorare esteticamente la funzione di delimitazione perimetrale alternando non in maniera seriale, tratti con inferriata e tratti con muro pieno.

Analogamente alle periferie delle città anglosassoni l'idea è quella di dare trasparenza alla recinzione in

modo da evitare inutili e sconvenienti barriere visive.

Le recinzioni possibili sono costituite da un muretto alto di norma 40 cm; al di sopra di esso si trovano delle inferriate alte circa 80 cm. Questi moduli si alternano con delle porzioni di muro alte circa 120 cm. Con questa tipologia di delimitazione di proprietà realizzata nella tradizione marcoliniana, il pedone può godere di un prospetto maggiormente diversificato.

Di seguito vengono proposte delle varianti alle geometrie delle recinzioni per alcuni Villaggi della Cooperativa già realizzati, attraverso l'uso del fotoritocco.



Recinzione realizzata



Variante proposta



impianti elettrici
civili e industriali

BAIGUERA & FRANCHINI snc

25020 FLERO (Brescia) - Via P. Neruda, 13
Tel. 0303581088 e-mail: baigueraefranchini@virgilio.it

Cod.Fisc. e Part. I.V.A. 00956430177