

# Camminare in città. Note per il progetto del marciapiede

**Chiara Merlini**  
Politecnico di Milano, Dipartimento Dastu  
[chiara.merlini@polimi.it](mailto:chiara.merlini@polimi.it)

## Abstract

Nella società contemporanea la pratica del camminare ha assunto una centralità e rilevanza che può essere riscontrata in numerosi aspetti, dal successo del turismo lento alla domanda di una mobilità urbana alternativa all'automobile. Tre principali valori ne sono alla base: sostenibilità, salute e lentezza. Sullo sfondo delineato da questi termini, il saggio riflette su alcuni modi ricorrenti del progetto dello spazio destinato al camminare in città, evidenziando alcuni limiti e scarti rispetto alle intenzioni dichiarate, riconducibili tanto al prevalere di logiche prestazionali quanto di atteggiamenti decorativi. Un'osservazione ravvicinata dei marciapiede e dei loro utilizzi, anche in relazione all'emergere di nuove e specifiche esigenze (ad esempio legate alla pandemia e all'invecchiamento della popolazione), può contribuire a ridare la necessaria rilevanza al progetto del suolo su cui camminiamo.

## Parole chiave

Progetto urbano, spazio pedonale, marciapiede, qualità urbana.

## Abstract

*In contemporary society, the practice of walking has taken a central role and importance, that can be found in many aspects, from the success of slow tourism to the demand for alternative mobility to the car. The three main values behind this success are sustainability, health, and slowness. Against the background outlined by these terms, the text reflects on some recurring ways of the design for walking space in the city. Some limits are highlighted, attributable both to the prevalence of performance logics, and decorative attitudes. A precise observation of the sidewalks and their practices of use, also in relation to new and specific needs (for example related to the pandemic, or the aging population), it can reassign the necessary relevance to the project of the space on which we walk.*

## Keywords

*Urban design, pedestrian area, sidewalks, urban quality.*

### **Mettersi in cammino/camminare in città**

Spesso associata a un più diretto rapporto tra uomo e ambiente, a un'idea di benessere individuale e collettivo cui tendere, a una rinnovata attenzione ai temi del confort e della salute, l'esigenza di 'muoversi bene', e in particolare la pratica del camminare, assume ormai da tempo un'innegabile centralità. Una domanda naturalmente sfaccettata, sia per le ragioni che la sostengono, sia per i modi con cui interceda lo spazio, ma che molto schematicamente può essere ricondotta a due flessioni principali.

Da un lato si può richiamare il recente successo di molte modalità di movimento lento che pongono al centro l'esperienza diretta e la percezione, la mente e il corpo, in relazione soprattutto a una rinnovata esigenza di mettersi in cammino praticando forme di viaggio itinerante. La riscoperta dei 'cammini' e dei 'pellegrinaggi', ad esempio, rimette al centro una dimensione emozionale in cui lentezza, fatica, benessere, solitudine e/o condivisione, si intrecciano spesso in una rappresentazione edificante. È un camminare per scelta, che fa stare bene per varie ragioni, che ripercorre le orme di camminatori precedenti lungo itinerari territoriali collaudati o da riscoprire, costellati di memorie e di simboli: dai luoghi di culto alle installazioni artistiche, dai luoghi del lavoro ai teatri di guerra. Talvolta è reinvenzione di qualche tradizione andata perduta, o invenzione di per-

corsi che assegnano nuovi valori, entro forme di promozione turistica sempre più plurali che rendono visitabili luoghi fino a qualche tempo fa impensabili (D'Eramo, 2017). Altre volte si tratta di forme più locali di conoscenza partecipata, di nuove propensioni a identificarsi con un luogo o un territorio. In ogni caso, un camminare che appartiene al mettersi in viaggio, in cui lo spazio è oggetto di una frequentazione occasionale ed episodica.

Dall'altro lato vi è il camminare quotidiano, l'incontro con la città nella routine. Anche in questo caso una pratica che viene sovente richiamata entro approcci diversi, vuoi riconducibili alla dimensione fisica e funzionale degli spostamenti in città, al camminare come atto sociale ordinario (i temi della mobilità dolce, dello sviluppo urbano sostenibile), vuoi alla dimensione estetica ed esperienziale (il pedone ancora come flâneur e spettatore della scena urbana), vuoi rivolta a evidenziare soprattutto la dimensione sensibile del camminare, e le ricadute in termini spaziali di questo punto di vista (l'accento sul corpo e i temi del confort urbano). Per chi si occupa del progetto della città, una pluralità di punti di vista che fanno emergere interrogativi significativi in ordine al ruolo che gli spazi pubblici destinati al pedone - percorsi, piazze, marciapiedi, sentieri, ecc. - rivestono oggi nella città. Come si dirà, spazi sovente critici: il suolo su cui camminiamo fatica molte vol-

te a costituire una infrastruttura portante e strutturante del disegno urbano, rimanendo frammento un po' episodico, oggetto di un allestimento che non riesce a interpretare in modo sufficientemente articolato i temi della qualità urbana, oltre che campo marginale per le politiche urbane, che difficilmente vi fanno convergere attenzione culturale e risorse economiche.

Due accezioni differenti - il camminare lungo itinerari territoriali o il muoversi a piedi in città - che si richiamano qui congiuntamente solo per rendere conto di un vago sfondo culturale condiviso, ben testimoniato da una intensa e variegata produzione letteraria. Una produzione che comprende tanto saggi critici che esplorano la densità concettuale del camminare (Solnit, 2002; Gross, 2013; Kagge, 2018; Sidgwick, 2020), resoconti coinvolgenti di grandi camminatori contemporanei (Le Breton, 2001; Rumiz, 2012; Macfarlane, 2018), reinterpretazioni della guida di viaggio, testimonianze più accessibili di qualche nuovo adepto che si scopre camminatore (Polito, 2020), manualistica sullo spazio pedonale (Ghel, 2017), riflessioni intorno ad attività formative (Lazzarini, Marchionni, 2020). Un successo che si può leggere in parallelo a numerose iniziative: dalle politiche nazionali che promuovono cammino e turismo (il 2016 è stato l'anno dei cammini d'Italia: <https://camminiditalia.org>; [www.camminiditalia.beniculturali.it](http://www.camminiditalia.beniculturali.it)), a quelle più legate alla scoperta di tracciati minori cui affidare la tenuta economica e identitaria delle comunità locali (<https://camminiditalia.org>), fino alle politiche urbane che incentivano le forme di mobilità dolce.

Un quadro molto articolato dunque (Le Maire et al., 2013), ma accumulato dal fatto che al camminare sono sostanzialmente associati termini un po' genericamente condivisibili, che alludono a un insieme di valori presupposti. Lo scarto tra il discorso intorno a questi valori, la natura dello spazio del camminare in città, e il suo progetto, costituiscono la chiave di lettura delle note che seguono.

## Ambiente, salute, lentezza

Tre potenti retoriche sembrano delineare uno sfondo condiviso per il progetto dello spazio in cui camminiamo, trasversalmente alla varietà di forme, scale, intenzioni, situazioni.

Anzitutto i temi della sostenibilità ambientale: più pedoni significa meno auto. Allo spazio pubblico si è soliti assegnare un ruolo cruciale nel ristabilire quel punto di equilibrio tra uomo e ambiente che la presenza dominante dell'automobile ha da tempo contribuito a rompere (ISPRA, 2017). In tal senso, l'estensione delle reti pedonali è considerata uno strumento cruciale per la riduzione delle emissioni e delle polveri; una trama che potrebbe avvolgere la città come una sorta di "maglia protettiva che preserva il suolo, ricuce le aree verdi, ... intensifica le relazioni tra le varie parti della città" (Pavia, 2015). Un beneficio ecologico ben misurabile, ma non solo. La retorica va un po' oltre: chi cammina attiverebbe percezioni capaci di rendere più consapevoli dei grandi mutamenti globali: il clima, la natura del suolo e delle acque, le tante forme di inquinamento. "I percorsi pedonali sono i corridoi ecologici per la specie umana e la sua biodiversità" scrive Rosario Pavia in un libro che ancora alcuni temi della metropoli futura proprio alla centralità del camminare (Pavia, 2015). Il camminare si carica così di un significato estremamente ambizioso e di una valenza risolutiva. È una occasione per riconquistare uno spazio che l'uomo ha perduto, è riappropriazione di qualcosa che lo riguarda biologicamente e su cui misura il proprio benessere. Allo stesso tempo, il pedone diviene una sorta di dispositivo di correzione, a lui si affida un ruolo rimediale a fronte di una città snaturata dall'automobile.

In secondo luogo, la prospettiva salutista: camminare fa bene. Il tema è sempre più frequentato dalle discipline degli studi urbani e del progetto: le forme di mobilità attiva sono spesso presentate con questo potente argomento di rinforzo. Un bene per la città, che si scarica dalle auto e dall'inquinamento, e

un bene per la salute dei singoli cittadini (Barp, Bolla, 2009; D'Onofrio, Trusiani, 2017; [www.comuneancona.it/retecittasane/](http://www.comuneancona.it/retecittasane/)).

Il tradizionale intreccio tra progetto della città e igienismo riemerge in forme nuove, che ne accentuano lo spettro dei benefici (Bianchetti, 2020). In senso più strettamente medicale, vengono citati i vantaggi del camminare per contrastare l'obesità o le malattie vascolari. Più in generale, il camminare è una pratica che rinfrancherebbe corpo e spirito, muscoli e adesione al luogo, empatia, benessere. Ancora una volta una aspirazione e un rimedio, un comportamento individuale virtuoso che ha risvolti sociali. Una prospettiva che innescherebbe anche una sorta di circolo virtuoso, fornendo così ulteriori argomenti. Gli spazi, se resi adatti, comodi, sicuri dal progetto, possono aumentare la propensione delle persone a camminare; abituate, se non proprio allenate da queste pratiche, sarebbero sempre più disposte a muoversi in questo modo. Inversamente, se il camminare non viene incentivato o sostenuto, inevitabilmente si riduce, e così le capacità per praticarlo con continuità tendono a svanire. Le politiche e i progetti che promuovono le reti pedonali e ciclabili sembrano sovente confidare nel raggiungimento di questo punto di equilibrio.

Infine, la lentezza, come nuovo valore. Il discorso sul camminare è spesso legato a una rappresentazione potente, quanto per molti aspetti semplificata: una società che ha praticato ritmi accelerati credendo che fossero la risposta vincente allo sviluppo, entro una sorta di pensiero unico che ha dominato comportamenti e spazio, si troverebbe a riscoprire nuovi e diversi valori (Sansot, 2014). La lentezza, scrive Paolo Pileri (Pileri, 2020), "è un diritto per tutti e un bene comune", qualcosa che riconsegna agli abitanti il significato del tempo, la possibilità di trattenerne qualcosa nella memoria, di disporre delle proprie scelte di vita. Una prospettiva, quella della lentezza, che consentirebbe addirittura di generare migliori cittadini e migliori città.

Mettere la lentezza "in fondo all'agenda delle politiche pubbliche e non valorizzarla nell'immaginario collettivo è stato e continua a essere un errore grave del nostro progetto di città e di territorio" (Pileri, 2020, p.6).

I termini con cui tale nuovo orizzonte viene proposto sono generalmente molto netti, alludendo alla messa in crisi di un intero paradigma. Se nel Novecento la ricerca di rapidità di collegamento, di efficacia e di riduzione dello sforzo, è stata al centro del progetto urbanistico – l'automobile come mezzo ideale per collegare due punti distanti minimizzando tempo e fatica – questa prospettiva non si ritiene più così esclusiva. Se per taluni soggetti è ancora prioritaria, per altri si presenterebbero nella vita quotidiana altre opzioni, più legate all'esperienza del muoversi. Fuori dalla tendenza alla "automobilizzazione" (Munarini, 2021) che ha dominato sino ad ora, si intravede un diverso significato anche per la fatica fisica, che può diventare un'esperienza gratificante che produce benessere e fa aumentare le competenze (Rigal and Bahrami, 2021).

Un racconto plurale in cui ambiente, salute, lentezza sono peraltro termini in sintonia con molte considerazioni recentemente emerse con la pandemia da Covid 19.

### **Prestazioni e abbellimento**

Una domanda sociale emergente e un diffuso elogio del camminare delineano dunque uno sfondo rilevante per il progetto di suolo. Ma quanto il mutamento di mentalità a cui alludono le rappresentazioni richiamate riesce effettivamente a orientarlo? In che modo il camminare sollecita il progetto, e in che modo il progetto dello spazio per camminare fornisce un contributo significativo alla definizione del paesaggio urbano? In che modo può essere occasione per ridefinire un progetto di suolo che sia allo stesso tempo articolato e ordinario, preciso e pervasivo?

Da anni oramai la critica al programma dell'urbanistica moderna ha insistito sulla progressiva perdi-



fig.1  
Milano, viale Corsica (photo: Chiara Merlini, 2022)



ta di importanza del disegno del suolo e ne ha denunciato la riduzione a supporto, a spazio tecnico del muoversi, a dimensione metrica e quantitativa (Secchi, 1989). Riconoscere l'invasione e il ruolo morfogenetico dell'automobile è stata parte importante di questa critica: la strada che si separa nelle sue componenti e diventa canale di scorrimento, il parcheggio come grande superficie impermeabile e di difficile attraversamento. Una riflessione che, come è noto, ha via via riassegnato centralità al progetto dello spazio pubblico e al discorso che lo riguarda (Di Giovanni, 2010; Bianchetti, 2011).

L'enfasi sui temi dello spazio pubblico sembra, tuttavia, accompagnata dall'emergere di una sorta di nuovo funzionalismo, e il progetto dello spazio del camminare in città ne porta tracce significative, sia per la riduzione performativa e normativa che lo connota, sia perché ad esso si associa sovente un pedone ridotto a figura stilizzata, di cui poter presupporre esigenze e desideri. Un funzionalismo prestazionale accompagnato peraltro da un'estetizzazione di superficie (Merlini, 2020).

Quella variegata superficie su cui camminiamo è infatti spesso progettata secondo due diversi orientamenti. Da un lato un atteggiamento che mette al centro la prestazione: si ritiene che si possa stare e camminare bene nello spazio pubblico se sono garantite misure corrette e condizioni favorevoli di luce, calore, umidità, sicurezza. La qualità è in questo caso riconducibile a performance; il progetto dovrà proteggere dall'automobile, illuminare per assicurare sicurezza, garantire il passaggio comodo o ombreggiato mettendo tutti a proprio agio. Dall'altro lato, vi è nel progetto dello spazio pubblico una propensione all'abbellimento e a un'estetica urbana che spesso fa leva anche sul coinvolgimento attivo dei cittadini (Lambertini, 2013). Le piazze colorate, gli slarghi asfaltati davanti alle scuole trasformati in playground, qualche vasca di legno che si riempie di arbusti e graminacee, le sedute con i materiali di riciclo, sono segnali di una creatività che si alimenta

su un doppio fronte: un'immagine un po' giocosa e ludica della città in cui il cittadino spesso si riconosce facilmente, un vantaggio per amministrazioni pubbliche alla ricerca di visibilità, effetti immediati, convenienza economica. Con un certo sbilanciamento: il suolo dove si cammina – tipicamente il marciapiedi – deve rispettare soprattutto requisiti tecnici e prestazionali, lo spazio dove si sosta – tipicamente lo spazio collettivo urbano della piazza – può consentirsi una ricerca sul piano estetico. Schematizzando un po', si potrebbe dire che siamo di fronte a un campo progettuale in cui convivono una normativa molto stringente, che definisce alcuni caratteri dello spazio pretendendo di salvaguardare chi lo utilizza e, insieme, una connotazione formale di facile leggibilità che va dalle forme dell'urbanistica tattica o di azioni dal basso, alla ricerca di specifiche forme espressive sul piano architettonico e urbano.

Alcuni manuali recenti restituiscono questo doppio registro (Dessi et al., 2016). Il documento recentemente prodotto dal Comune di Milano – *Spazio pubblico, linee guida di progettazione* – può essere preso ad esempio (Comune di Milano-AMAT, 2021b). Lo scopo è fornire uno “strumento informativo e operativo” per la progettazione, rivolto tanto a chi opera nell'amministrazione comunale (tecnici, società partecipate, società di servizi pubblici), quanto ai progettisti delle aree di sviluppo private che prevedono opere a scomputo oneri, o ai rappresentanti dei municipi, che possono trovare indicazioni per valutare le trasformazioni negli ambiti di loro competenza. Un documento che affianca e completa gli strumenti di pianificazione vigenti con l'intento “di incrementare la qualità, la vivibilità e l'identità di quei luoghi – strade, marciapiedi, piazze, parchi e giardini – dove quotidianamente si manifesta la vita sociale della città” (Comune di Milano-AMAT, 2021b, p.9). Ricorrendo a parole consuete - rigenerazione diffusa, inclusione e attivazione sociale, innovazione, salubrità, sostenibilità – le linee guida individuano azioni che riguardano principalmente le strade della città.

Moderare la velocità riducendo la larghezza, ottimizzando gli attraversamenti, aumentando lo spazio pedonale; incrementare il verde per migliorare il microclima; rafforzare la vocazione pedonale della città arredandola al meglio e rendendola più attrattiva e accessibile; riscoprire la dimensione del quartiere rafforzando servizi di prossimità. Questi gli intenti dichiarati, in linea con strumenti analoghi di cui molte municipalità si sono dotate da tempo.

In termini operativi, il progetto dello spazio pedonale è nei fatti ricondotto al controllo di pochi aspetti principali. Anzitutto la dimensione, le pendenze, la facilità d'uso, la sicurezza: restringere la strada e allargare il marciapiedi; facilitare, evidenziare e ottimizzare gli attraversamenti; "rispettare il più possibile le linee di desiderio del pedone, che equivalgono al tragitto più veloce e naturale del proprio percorso" (Comune di Milano-AMAT, 2021b, p.119), di fatto mutuando la prospettiva funzionalista dalla strada al marciapiede. In secondo luogo, scegliere gli elementi di arredo per rendere i marciapiedi "attraenti" per i cittadini, garantire confort in ogni condizione atmosferica, utilizzare prodotti adeguati dal punto di vista degli impatti ambientali e del riciclo, secondo la tradizionale logica che rischia di ridurre il progetto del suolo a disposizione di oggetti su una superficie. Lo spazio del pedone – ampio, liscio, ombreggiato, sicuro – è in un certo senso generato da indicatori dimensionali e certificazioni, che ne garantirebbero l'uso corretto. Allo stesso tempo però è anche oggetto di interventi di urbanistica tattica (come con l'iniziativa Piazze Aperte promossa dal Comune di Milano a partire dal 2018 con Bloomberg Associates, National Association of City Transportation Official e Global Designing Cities Initiatives), che propongono operazioni di pedonalizzazione e ridisegno temporaneo, al fine di recuperare all'uso dei cittadini ambiti destinati alle auto (Lyndon, Garcia, 2015). Una prospettiva che punta a ritrovare una vivibilità dello spazio urbano facendo leva sull'immagine ad effetto e il coinvolgimento dei cittadini, e che con-

figura una qualità a due tempi: un risultato subito, per ottenere qualcosa di più in un futuro più lontano. Talvolta con qualche ambiguità, quando la natura strumentale di questi interventi viene in parte oscurata dal prevalere di una nuova estetica un po' superficiale: l'immaginario colorato emerso in relazione a una dimensione transitoria, attecchisce anche là dove il progetto è chiamato invece a misurarsi con la lunga durata. Un contraltare che si potrebbe definire decorativo alla dominanza di certificazioni, misure, norme e codici.

### **Suolo: superfici affollate**

Affinché l'auspicato potenziamento pedonale di cui si parla non si riduca alla sola conquista di pochi metri di suolo camminabile, né a un maquillage di superficie, conviene forse tornare a guardare da vicino lo spazio in cui si cammina e le modifiche cui è costantemente sottoposto, spesso al di fuori di chiare intenzionalità progettuali (Augoyard, 1989).

In città si cammina sul marciapiede. Un manufatto ben definito per usi, caratteri, relazioni al contesto. Una porzione di pavimentazione stradale riservata ai pedoni, che prevede uno specifico trattamento della pavimentazione, cordoli di separazione, pendenze, raccordi, e che si individua per rapporto ai due ambiti contigui, la parte più propriamente tecnica della strada, sede dei flussi carrabili o ciclabili, e i fronti, siano essi facciate o recinti, con la relativa varietà di condizioni di permeabilità, esposizione, filtro, chiusura.

Si tratta di uno spazio che caratterizza il paesaggio urbano più di quanto non si sia soliti pensare - basterebbe osservare materiali, formati delle lastre, motivi decorativi, finiture dei cordoli per distinguere Milano da Berlino, da Atene o da Lisbona - e che è stato oggetto, nella lunga storia della città europea, di un interessante avvicinarsi di progetti in cui dimensione tecnica e politica sono state fortemente intrecciate. Come ricorda Vittorio Magnago Lampugnani (Magnago Lampugnani, 2021), sono soprattutto





fig.2  
Milano, viale Corsica (photo: Chiara Merlini, 2022)



fig.3  
Milano viale Piave (photo: Chiara Merlini, 2022)

to le esigenze igieniche a sollecitare, intorno alla fine del Seicento, le prime divisioni della sezione stradale, ma è solo nella seconda metà del secolo seguente che a Londra si definisce una regolamentazione per marciapiedi lastricati e rialzati, che vengono così via via istituzionalizzati come specifico elemento di composizione dello spazio urbano. I risvolti sociali sono evidenti, poiché si separa nettamente chi si sposta a piedi da chi viaggia in carrozza, ma il dibattito si concentra a lungo sulle diverse configurazioni formali: lastre di pietra separate dai ciottoli della carreggiata da una canaletta e da una fila di paracarri, per evitare un eccessivo restringimento della strada, secondo le indicazioni del *Mémoires sur les objets les plus importants de l'architecture* di Pierre Patte (1769), o piuttosto delimitazione di un preciso ambito rialzato di ampiezza adeguata al carico di traffico, come si viene consolidando verso la metà dell'Ottocento.

Al di là delle variazioni di forma e ruolo, l'incidenza del marciapiede nel costruire l'identità della città moderna, è comunque assai significativa. Il caso di Parigi è esemplare: con gli interventi di Haussmann la città conquista circa 1000 chilometri di marciapiedi per perderne una superficie di circa il 40% tra il 1900 e il 1940 (Magnago Lampugnani, 2021). E non va dimenticato che l'asfalto viene utilizzato per la prima volta a Parigi proprio per i marciapiedi, perché considerato ideale per passeggiare (Zardini, 2003). Materiale urbano principale della città moderna, dunque, oggetto di una chiara intenzionalità: il marciapiede nasce come spazio libero per il passaggio del pedone, finalmente protetto dal fango, dai liquami, dalle vetture, ma anche come spazio in sé che caratterizza la nuova città – si pensi al ruolo che svolge nella Barcellona di Cerdà, per fare un solo esempio - e via via si attrezza con numerosi oggetti, talvolta riconducibili a sole valenze tecniche e funzionali, altre volte dotati di ambizioni estetiche (Loukaitou-Sideris, Ehrenfeucht, 2009).

Consolidato da tempo il suo ruolo di spazio separato per ragioni tecniche – la difficile convivenza tra

pedone e altri mezzi di trasporto – la centralità che esso ha avuto nella riflessione e nel dibattito sulla città non può che apparirci oggi assai lontana, ma ciò non legittima la frequente disattenzione circa il suo possibile contributo alla definizione della qualità urbana. Una disattenzione che sconfinava spesso in una sostanziale sospensione della cura. Lo spazio su cui camminiamo è mal fatto, poco mantenuto, oggetto di eventuali aggiustamenti poco coordinati, di esecuzioni approssimative, fatte con materiali non sempre appropriati, con eccessiva economia o con inspiegabile dispendio di risorse (dal rappezzo della buca, all'utilizzo non sempre motivato di cordoli, gradini, cambi di materiali). Una sorta di spazio neutro su cui le amministrazioni locali si mostrano spesso impreparate a gestire il complesso intreccio tra dimensione tecnica, manutenzione e oculata destinazione delle risorse, consapevolezza del ritorno – anche economico – di un'attenzione riservata alla qualità dello spazio urbano anche nei suoi elementi più ordinari.

Il marciapiedi si riduce così molto spesso al solo adattamento e allestimento tramite il proliferare di elementi accessori e attrezzature. Lo spazio dove si cammina è tra quelli in cui più si affollano oggetti apparentemente irrilevanti ma che incidono sul paesaggio urbano: paletti dissuasori, lampioni, cartelli stradali, insegne pubblicitarie, paline per la ricarica delle auto elettriche, armadi per cavi e contatti, cestini, tombini, chioschi, dehors, edicole, rastrelliere per biciclette, panchine, e così via. Oggetti che occupano il suolo ma incapaci di svolgere alcun ruolo morfogenetico, come invece è probabilmente accaduto in passato in alcune situazioni, per esempio con il diffondersi dei lampioni quando alla svolta dell'Ottocento la città viene illuminata, o con l'estetica dei messaggi pubblicitari nella Los Angeles raccontata da Venturi e Scott Brown (Venturi et al., 2010).

Un affollamento che produce effetti paradossali. Da un lato la sovra-attrezzatura rende spesso lo spazio dove si cammina scomodo e faticoso: attraver-

sare una strada o uno slargo tra catenelle, dissuasori, cartelli può diventare difficile nonostante questi elementi siano lì proprio per garantire sicurezza, per ridurre le conflittualità tra l'andare a piedi e altri flussi (Longo, 2020). Tutto a norma e dettato da procedure, ma sovente fonte di disagio in chi pratica quotidianamente la città. Dall'altro lato, tutto ciò produce un effetto assai povero sul paesaggio urbano (Southwort, 2005). Il progetto del suolo si riduce a pratica di arredo, con il posizionamento di oggetti a catalogo, scelti sovente dalle amministrazioni pubbliche in relazione a convenienze economiche e di gestione, o in sostanziale assenza di un disegno dello spazio stradale, in riferimento a sole esigenze tecniche. E questo perimetra i temi e il campo del progetto banalizzando la riflessione sulla qualità urbana, sulle specificità degli ambienti e sul diverso ruolo e gerarchia che gli elementi che attrezzano lo spazio possono di volta in volta giocare. Qualcosa che ha a che fare, come Vittorio Gregotti ricordava anni fa, con "l'idea di guarnizione, di insieme di elementi di completamento decorativo", anziché con un progetto del suolo e dello spazio aperto consapevole delle sue complessità (Gregotti, 2013).

Un dibattito, quello che periodicamente emerge sul tema dell'arredo urbano e nonostante qualche sforzo di orientamento (Ordine Architetti PPC Milano et al., 2015), spesso incapace di depositare indirizzi condivisi e convincenti, di fare tesoro di consuetudini e saperi tecnici, di sottoporre a una critica rigorosa quei processi di costruzione della città che sovrappongono differenti razionalità senza metterle in dialogo.

### **Usi: conflitti e competenze**

Dopo un'età d'oro del camminare, scrive Rebecca Solnit, con la seconda metà del Novecento si apre una fase di declino. La nuova città – il contesto è principalmente quello della nascita dei sobborghi residenziali – si trova sostanzialmente priva di spazi in cui muoversi a piedi. Manca lo spazio per farlo e manca il tempo.

Soprattutto, cambia qualcosa di sostanziale nel rapporto tra spazio e corpo; una disincarnazione, una deprivazione sensoriale che ha numerosi effetti collaterali. Dal più significativo contributo della Solnit – *Wanderlust. A History of Walking*, poi tradotto con il titolo *Storia del camminare* (Solnit, 2002) – sono passati più di vent'anni, e alcuni temi emergenti allora si sono ben radicati nel dibattito: tra la centralità del camminare e i temi della prossimità, della mixité, dei quartieri sostenibili, fino alle più recenti riflessioni sulla città dei quindici minuti o sulla healthy city vi è una certa contiguità e sintonia (Moreno, 2020; [www.retecittasane.it](http://www.retecittasane.it); Capolongo et al., 2017). Ma, ancora una volta, conviene chiedersi come questi aspetti – e il richiamo alla centralità del corpo soprattutto – incidano o meno sulle pratiche più ordinarie di trasformazione della città (Beverlej, Zambotti, 2013; Borgogni, Farinella 2017).

Due temi possono essere richiamati al riguardo. Anzitutto la competizione e il conflitto nell'uso dello spazio. Lo spazio urbano è tradizionalmente conteso, e quello del pedone lo è con sue peculiarità (Terzin, 2011). Il marciapiede nasce come luogo dedicato e materializza la separazione tra flussi, ma naturalmente non può essere considerato come sola sede del movimento di un pedone idealtipico. Per molti versi è la componente della strada che conserva quella libertà d'uso negata alla carreggiata: si può percorrerlo avanti e indietro in ogni senso, lo si può attraversare, vi si può sostare, è lì tramite per accedere a degli interni. Se la carreggiata è il luogo della macchina, vincolata rigorosamente nell'utilizzo, il marciapiede è il luogo dei corpi, regolato quindi da consuetudini e linee di comportamento più che da leggi, se non addirittura luogo dell'imprevisto e dell'arbitrio individuale.

Allo stesso tempo, esso svolge un ruolo cruciale nel mediare pubblico e privato. Elemento di connessione e unificazione tra la porzione più esposta e condivisa della strada, l'ambito più intimo della casa, e quello semi-collettivo del negozio, del bar, del ri-



fig.4  
Milano, via Pietro Calvi (photo: Chiara Merlini, 2022)



fig.5  
Milano, viale Piceno (photo: Chiara Merlini, 2022)

storante, dell'ufficio, è il luogo in cui la varietà del privato è ricomposta, ed eventualmente regolarizzata, in un'immagine urbana. Perlomeno nella città densa e consolidata, il marciapiede costituisce, attraverso una decisione pubblica, un "momento simbolico di ordinamento e di normalizzazione della diversità" (Bertetti, 2008, p.161). Un ruolo tradizionalmente affidato tanto all'estensione e continuità, quanto al controllo di pochi elementi formali - larghezza, cordolo, materiali della pavimentazione, ecc. - che garantiscono appunto una sostanziale unitarietà spaziale. Strumento di normalizzazione dunque e, al contempo, sede di una varietà di usi e attribuzioni di senso. Una condizione su cui si è recentemente innestato un cambiamento - indotto dalla pandemia in corso ma che potrebbe rivelarsi durevole - che fa emergere nuove configurazioni urbane e possibili conflitti. Si può, ancora una volta, prendere Milano come esempio (Comune di Milano-AMAT, 2021). La reazione al periodo di lockdown del 2020, con la concessione all'occupazione del suolo per i dehors dei pubblici esercizi modifica marciapiede, slarghi, parcheggi. Piattaforme con sedie e tavolini, tende, siepi e divisori producono effetti non sempre facili da interpretare. In termini propriamente spaziali, assistiamo a un allestimento che introduce manufatti, materiali, salti di scala, codici visivi che generano nuove percezioni del paesaggio stradale. In riferimento agli usi, si produce un'occupazione del suolo che non è esente da qualche ambiguità: allo stesso tempo riappropriazione di uno spazio che consente di mantenere vive le relazioni sociali, e forma di privatizzazione che può essere iniqua, per gli esercenti più sfortunati come per i cittadini; occasione per attivare intensità e garantire sicurezza allo spazio urbano, e possibile fonte di nuovi conflitti, là dove per esempio si contrappongono domande di loisir e residenzialità. Numerose amministrazioni comunali hanno adottato provvedimenti di semplificazione e agevolazione per gestire le richieste di nuova occupazione del suolo, e anche bar e ristoranti sono tra le categorie

beneficiarie del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr). Difficile immaginare che si tornerà indietro. Tra i portati della pandemia vi potrebbe essere l'estendersi di una domanda d'uso dello spazio all'aperto in forme meno codificate - fare sport, ballare, giocare come attività più sicure e facilmente ospitabili all'aperto - e allo stesso tempo un'estensione di pratiche conviviali - tipicamente il mangiare insieme - il cui esito potrebbe essere anche, paradossalmente, una privatizzazione e parziale riduzione proprio dello spazio in cui si può camminare, di quell'ambito di libertà che la strada conserva, la cui domanda sembra crescente, e su cui le politiche urbane sembrano sovente puntare con una certa enfasi. Il confinamento legato alla pandemia sembra produrre un'estensione del diritto a usare lo spazio pubblico, ma anche il suo contrario. Una condizione a cui va aggiunto un ulteriore elemento: se in qualche caso l'urgenza di adeguare i nostri modi di stare in pubblico ha costituito una spinta per sollecitare e far maturare, se non proprio per portare a compimento, alcune trasformazioni positive (si pensi al tracciamento di piste ciclabili per esempio), spesso le modifiche si sono configurate come risposte episodiche a problemi individuali, nonostante il loro riverbero cruciale sullo spazio collettivo della città (è il caso di molti dehors). Ed è proprio l'effetto cruciale sulla qualità urbana esercitato da tutto ciò che insiste sul marciapiede, o che ne modifica il profilo, che dovrebbe spingere a prendersene cura, e a cogliere le pressioni trasformative come occasioni per progetti più consapevoli e organici, non ridotti alla sola delimitazione di ambiti dedicati, in cui pedonalità e nuove stanzialità si compongano entro assetti più coerenti. Qualche dubbio sul fatto che le risposte siano andate in questa direzione va certamente avanzato.

Un secondo tema riguarda le condizioni e competenze di chi cammina in città. Il processo di invecchiamento della popolazione, ad esempio, assume un peso cruciale.

Molta letteratura recente sottolinea come per un potenziamento della pedonalità siano probabilmente necessari adeguamenti di varia natura, materiali e immateriali, e un cambio di prospettiva che non si limiti a considerare il pedone come un soggetto debole da proteggere, ma piuttosto come un attore intenzionato a riappropriarsi dello spazio urbano, in un certo senso “lottando ad armi pari” rispetto ad altri usi dello spazio pubblico (Lavadinho, Winkin, 2004; Paquot, 2008; Lavadinho, 2011).

Ancora una volta, la questione attiene i modi con cui lo spazio del camminare è trattato. Il progetto che lo riguarda assume spesso un carattere pacificante: una città più verde, più lenta, più comoda. Un vivere meglio insieme che elimina i conflitti (Thomas, 2007; Thomas, 2010; Terrin, 2011). A costo forse di qualche semplificazione, sia in ordine alle possibilità di condivisione, sia alla dimensione esperienziale e percettiva del camminare: lo spazio del pedone diventa oggetto di un decoro e di una messa in sicurezza che controlla i flussi, assicura leggibilità tramite codici segnaletici, garantisce accessibilità per tutti, oltre a produrre probabilmente una crescente omologazione del paesaggio urbano. Una modificazione, dunque, in direzione contraria a quella che affida alcuni elementi identitari proprio agli specifici caratteri del suolo, dei suoi materiali e delle sue attrezzature. L'esperienza è guidata e rassicurante: nuove sonorità e tattilità indirizzano chi cammina tenendo conto delle sue presunte esigenze. Indicatori specifici misurano la buona fruibilità, segnalando le strade da preferirsi per muoversi a piedi (D'Alessandro, Appolloni, 2020), o stabilendo valori di camminabilità in relazione a possibili recapiti (Blečić et al., 2015). Con il rischio, un po' paradossale, di una sorta di neutralizzazione dello spazio urbano, proprio nel momento in cui l'accento vorrebbe essere sui corpi (Paquot, 2004; Sennet, 2019). Nella competizione con altri modi del muoversi, il camminare ne incorporerebbe la dominanza regolativa, derubricando la dimensione corporale a parametro numerico.

Allo stesso tempo, occorre forse chiedersi quale evoluzione interessi la figura di chi cammina in città, quali siano le motivazioni e le capacità messe in atto. Si cammina per scelta, ma anche per l'impossibilità di praticare altre modalità, per tenersi in forma o per fare economia. Le diverse fasi della vita possono o meno essere favorevoli; muoversi a piedi richiede delle competenze, e se alcuni cittadini possono disporre di un corpo abile al camminare altri possono viceversa trovarsi in condizioni sfavorevoli. In questo senso, un progetto urbanistico che voglia mettere al centro il tema del camminare senza ridurlo ad affermazione ideologica, deve probabilmente tenere conto anche di quanto il processo di invecchiamento della popolazione potrà nel prossimo futuro far emergere domande specifiche, in cui confort, accessibilità, sicurezza, potranno assumere nuove accezioni, declinando la più generica domanda di 'muoversi bene' (Daconto et al., 2109; Baobeid et al., 2021). È anche rispetto a questo scenario che il progetto del suolo su cui camminiamo dovrà probabilmente attrezzarsi, trovando nuovi dispositivi architettonici capaci non tanto e non solo di fornire soluzioni a nuovi problemi specifici – evitando cioè di trattare gli anziani come una categoria specializzata (Ranzo et al., 2004) - quanto di reinterpretare il suo ruolo in certo senso antierico, di costruzione di una sostanziale trama infrastrutturale che possa collaborare a esprimere il senso, la dignità e il contegno dello spazio urbano. Spesso lo spazio del marciapiede su cui ogni giorno camminiamo è proprio di questo contegno che sembra mancare.





fig.6  
Milano, via Fiamma (photo: Chiara Merlini, 2022)



**fig.7**  
Milano, via Azzo Carbonera (photo: Chiara Merlini, 2022)

## Bibliografia

- Augoyard, J.F. 1989, *Passo passo: il percorso quotidiano in ambiente urbano*, ed. Lavoro, Roma.
- Baobeid A., Muammer Koç M., Al-Ghamdi S.G. 2021, *Walkability and Its Relationships With Health, Sustainability, and Livability: Elements of Physical Environment and Evaluation Frameworks*, «Frontiers in Built Environment», 30 September 2021.
- Barp A., Bolla D. 2009, *Spazi per camminare. Camminare fa bene alla salute*, Marsilio, Venezia.
- Bertetti P. 2008, *Il senso calpestato. Per una semiotica del marciapiede*, in Marrone G., Pezzini I., (a cura di), *Linguaggi della città. Senso e metropoli II: modelli e proposte di analisi*, Meltemi, Roma.
- Beverlej A., Zambotti N. 2013, *Towards a walkable city. Per una pedonabilità della città contemporanea: il caso di Milano*, Politecnico di Milano, Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione Urbana e Politiche Territoriali, aa 2012-13.
- Bianchetti C. 2011, *Il Novecento è davvero finito. Considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma.
- Bianchetti C. 2020, *Corpi tra spazio e progetto*, Mimesis, Milano.
- Blečić I., Cecchini A., Fancello G., Talu V., Trunfio G.A. 2015, *Camminabilità e capacità urbane: valutazione e supporto alla decisione e alla pianificazione urbanistica*, in «Territorio Italia - Agenzia delle Entrate», n. 1.
- Borgogni A., Farinella R. 2017, *Le città attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, Angeli, Milano.
- Capolongo S., D'Alessandro D. (a cura di) 2017, *Città in salute*. Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli.
- Comune di Milano - AMAT Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio 2021a, *Linee guida per la progettazione delle occupazioni di suolo pubblico leggere e temporanee*, Milano, febbraio 2021.
- Comune di Milano - AMAT Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio 2021b, *Spazio pubblico. Linee guida di progettazione*, Milano, novembre 2021.
- D'Alessandro D., Appolloni L. 2020, *Quanto sono camminabili i nostri quartieri*, in Capuano A. (a cura di), *Street-scape. Strade vitali, reti della mobilità sostenibile, vie verdi*, Quodlibet, Macerata.
- Daconto L., Caiello S., Colleoni M. 2019, *Walkable or not walkable? A comparison between a walkability objective evaluation and elderly people's perceptions in Milan. The case of FoodNet Project research on food services in Milan*, [www.aisre.it/images/aisre/2019\\_papers/DacontoCaielloColleoni-95-42-Daconto-Luca.pdf](http://www.aisre.it/images/aisre/2019_papers/DacontoCaielloColleoni-95-42-Daconto-Luca.pdf).
- Dessi V., Farnè E., Ravanello L., Salomoni M.T. 2016, *Rigenerare la città con la natura. Strumenti per la progettazione degli spazi pubblici tra mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici*, Regione Emilia Romagna-Politecnico di Milano, Guide Interdisciplinari Rebus, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Di Giovanni A. 2010, *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblica nella città contemporanea*, Carocci, Roma.
- D'Onofrio R., Trusiani E. 2017, *Città salute e benessere. Nuovi percorsi per l'urbanistica*, Franco Angeli, Milano.
- D'Eramo M. 2017, *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*, Feltrinelli, Milano.
- Gehl J. 2017, *Città per le persone*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.
- Gregotti V. 2013, *Arredo urbano no. Progetto di suolo sì*, «Arcipelago Milano», 30.10.2013.
- Gross F. 2013, *Andare a piedi. Filosofia del camminare*, Garzanti, Milano [ed. orig. 2009].
- ISPRA 2017, *Qualità dell'ambiente urbano. XIII rapporto, Focus su Mobilità pedonale in città*, «Stato dell'ambiente», 75, 2017.
- Kagge E. 2018, *Camminare. Un gesto sovversivo*, Einaudi, Torino.
- Lambertini A. 2013, *Urban Beauty! Luoghi prossimi e pratiche di resistenza estetica*, ed. Compositori, Bologna.
- Lavadinho S., Winkin Y. 2004, *Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain*, «MEI Espace, corps, communication», n.21, pp.33-41.
- Lavadinho S. 2011, *Le renouveau de la marche urbaine: terrains, acteurs et politiques*. Ecole normale supérieure de Lyon.
- Lazzarini L., Marchionni S. (a cura di), 2020, *Spazi e corpi in movimento. Fare urbanistica in cammino*, SdT Edizioni, Firenze.
- Le Breton D. 2001, *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*, Feltrinelli, Milano [ed. orig. 2000].
- Le Maire J., Loir C., Desprechins A. 2013, *Vers une approche pluridisciplinaire de la marche et de l'espace urbain*, «CLARA» Éditions de la Faculté d'Architecture La Cambre Horta, n.1, pp.19-25.
- Longo A. 2020, *Spazi aperti e paesaggio delle metropoli contemporanee*, in Mareggi M. (a cura di), *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, Planum Publisher, pp.177-186.

- Loukaitou-Sideris A., Ehrenfeucht R. 2009, *Sidewalks. Conflict and Negotiation over Public Space*, The MIT Press, Cambridge, London.
- Lyndon M., Garcia A., 2015, *Tactical urbanism. Short-term Action for Long-term Change*, Island Press, Washington.
- Macfarlane, R. 2018, *Le antiche vie. Un elogio del camminare*, Einaudi, Torino.
- Magnago Lampugnani V. 2021, *Frammenti urbani. I piccoli oggetti che raccontano la città*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Moreno C. 2020, *Droit de cité. De la «ville-monde» à la «ville du quart d'heure»*, Editions de l'Observatoire, Paris.
- Munarin S. 2021, *La pandemia contesa. Riflessioni tra il tempo lungo della città e la fugacità della cronaca ai tempi del coronavirus*, in Nigrelli F.C. (a cura di), *Come cambieranno le città e i territori dopo il Covid-19. Le tesi di dieci urbanisti*, Quodlibet, Macerata.
- Merlini C. 2020, *Il disegno dello spazio pubblico tra requisiti ambientali ed esperienza estetica. Verso un nuovo International Style?*, in Mareggi M. (a cura di), *Spazi aperti. Ragioni, progetti e piani urbanistici*, Planum Publisher, pp.71-87.
- Ordine Architetti PPC di Milano, Commissione Paesaggio del Comune di Milano, DC Tecnica, Settore Tecnico Infrastrutture e Arredo urbano 2015, *Urban care. Dotazioni Urbane e cura dello spazio pubblico. Linee guida*, Milano.
- Paquot T. 2004, *L'art de marcher dans la ville*, «Esprit», mars-april, pp.201-214.
- Paquot, T. (ed.) 2008, *Marcher*, «Revue Urbanisme» (dossier spécial), n.359, pp.41-80.
- Pavia R. 2015, *Il passo della città. Temi per la metropoli futura*, Donzelli, Roma.
- Pileri P. 2020, *Progettare la lentezza*, People, Busto Arsizio.
- Polito A. 2020, *Le regole del cammino. In viaggio verso il tempo che ci attende*, Marsilio, Venezia.
- Ranzo A., D'Andrea A., Di Mascio P., Corazza M.V. 2004, *Caratteristiche funzionali e costruttive delle infrastrutture per la mobilità pedonale*, Dedalo, Bari.
- Rigal A., Bahrami F. 2021, *Les espaces de l'effort, potentiels pour une expérience de mobilité active*, in Cogato Lanza E., Bahrami F., Berger S., Pattaroni L. (eds), *Post-Car World. Futurs de la ville-territoire*, Métis Presses, Genève, pp.125-134.
- Rumiz P. 2012, *A piedi*, Feltrinelli, Milano.
- Sansot P. 2014, *Sul buon uso della lentezza. Il ritmo giusto della vita*, Il Saggiatore, Milano [ed. orig. 1998].
- Secchi B. 1989, *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino.
- Sennet R. 2019, *Città aperte*, Lotus Bocklet, Milano.
- Sidgwick A.H. 2020, *Camminare. Meditazioni per chi va a piedi*, Elliot, Roma.
- Solnit R. 2002, *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano [ed. orig. 2000].
- Southwort M. 2005, *Designing the Walkable City*, «Journal of Urban Planning and Development», n.131 (4), 246-257.
- Terrin J.J. (ed.) 2011, *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*, Editions Parenthèses, Marseille.
- Thomas R. 2007, *La marche en ville. Une histoire de sens*, «L'Espace géographique», n.1, pp.15-26.
- Thomas R. (ed.) 2010, *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Editions des archives contemporaines, Parigi.
- Venturi R., Scott Brown D., Izenour S. 2010, *Imparare da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica*, Quodlibet, Macerata [ed. orig. 1972].
- Zardini M. (a cura di) 2003, *Asfalto: il carattere della città*, Electa, Milano.
- <https://camminiditalia.org>
- [www.camminiditalia.beniculturali.it](http://www.camminiditalia.beniculturali.it)
- [www.comuneancona.it/retecittasane/](http://www.comuneancona.it/retecittasane/)