

Luca Daconto

Le città camminabili

Percorsi di ricerca tra sociologia
e studi urbani

SOCIOLOGIA DEL TERRITORIO



CITTÀ E TERRITORIO

Sociologia del territorio

Collana diretta da Marco Castrignanò

Comitato scientifico: Giandomenico Amendola, Maurizio Bergamaschi, Paola Bonora, Ada Cavazzani, Pier Luigi Cervellati, Matteo Colleoni, Alberto Gasparini, Nancy Holman, Richard Ingersoll, Jean François Laé, Alessandra Landi, Ezio Marra, Antonietta Mazzette, Alfredo Mela, Fiammetta Mignella Calvosa, Harvey L. Molotch, Giampaolo Nuvolati, Fortunata Piselli, Asterio Savelli, Mario L. Small, Simona Totaforti, Francesca Zajczyk.

Comitato editoriale: Mattia Fiore, Maria Grazia Montesano, Tommaso Rimondi.

La collana *Sociologia del territorio* (già collana *Sociologia urbana e rurale*, fondata da Paolo Guidicini nel 1976), attraverso la pubblicazione di studi e ricerche, si propone come luogo di confronto fra studiosi, operatori ed esperti interessati al rapporto che l'uomo intrattiene con il territorio.

La collana si articola in tre sezioni:

- 1) Città e territorio
- 2) Ambiente, migrazioni e sviluppo rurale
- 3) Turismo e loisir

Le trasformazioni del mondo urbano e di quello rurale, le nuove forme dello sviluppo, i fenomeni di impoverimento ed esclusione sociale, i problemi del governo urbano, i movimenti migratori su scala locale e globale, le tematiche ambientali, il turismo e il tempo libero sono solo alcuni degli ambiti di ricerca che la collana intende promuovere attraverso la pubblicazione di monografie e volumi collettanei.

La collana *Sociologia del territorio* si propone di contribuire alla riflessione intorno alle forme contemporanee del territorio su scala locale, nazionale e internazionale.

Sulla base della loro rilevanza all'interno del dibattito scientifico ed accademico, tutte le proposte di pubblicazione vengono sottoposte alla procedura del referaggio (*peer review*), fondata su una valutazione che viene espressa sempre e per ogni lavoro da parte di due referee anonimi, selezionati fra docenti universitari e/o esperti dell'argomento.

SOCIOLOGIA DEL TERRITORIO





Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Luca Daconto

Le città camminabili

Percorsi di ricerca tra sociologia
e studi urbani

SOCIOLOGIA DEL TERRITORIO



CITTÀ E TERRITORIO

FrancoAngeli

Finanziato dall'Unione europea - Next Generation EU, Missione 4 Componente 2
CUP: H53D23009350001

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca nell'ambito del progetto PRIN 2022 PNRR - Missione 4, Componente 2, Investimento 1.1 - Avviso 1409/22 - "WALC Walking Landscapes of Urban Cultures"

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*
Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale
(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835190073

Indice

Introduzione: camminare per leggere la città , di <i>Luca Daconto</i>	pag.	7
Camminare e accessibilità urbana , di <i>Simone Caiello</i>	»	25
Le politiche urbane per la mobilità pedonale , di <i>Matteo Colleoni</i>	»	48
Camminare e giustizia nella città contemporanea , di <i>Sara Della Santina</i>	»	72
Camminare e partecipazione urbana , di <i>Oscar Azzimonti</i>	»	90
Perdersi a piedi nella città e ancoraggio ai luoghi , di <i>Giampaolo Nuvolati</i>	»	106
Passeggiate urbane e spazio pubblico , di <i>Francesca Lacqua</i>	»	120
Camminando si fa memoria. Percorsi per tramandare, contronarrare e riappropriarsi della memoria costruendo gli eredi del passato , di <i>Gaia Ballatori</i>	»	135
Ambiente urbano, salute e disuguaglianze: il ruolo dell'accessibilità alimentare di prossimità , di <i>Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano</i>	»	148

Camminare per preservare e riscoprire il patrimonio culturale, storico e ambientale del Mediterraneo. Il caso del Cammino Minerario di Santa Barbara (Sardegna), di Gaia Ballatori	pag. 168
Conclusioni, di Luca Daconto	» 182
Gli autori e le autrici	» 190

Introduzione: camminare per leggere la città

di *Luca Daconto**

Introduzione

Camminare è un gesto quotidiano, familiare a ciascuno di noi. Proprio perché abituale e diffuso, esso è stato a lungo trascurato come oggetto autonomo di ricerca, considerato più come sfondo che come tema centrale delle analisi. Eppure, negli ultimi decenni, la riflessione teorica e l'indagine empirica hanno mostrato come il camminare sia molto più di una semplice modalità di spostamento: è un dispositivo di conoscenza, relazione e azione politica. Attraverso il camminare si esplorano i territori, si svelano disuguaglianze, si rievocano memorie, si costruiscono narrazioni e si attivano pratiche di cittadinanza. Le città contemporanee, attraversate da processi di cambiamento rapidi e complessi, rappresentano un laboratorio privilegiato per osservare il significato sociale del camminare. In esse, la mobilità pedonale si intreccia con questioni di accessibilità, sicurezza, salute, sostenibilità ambientale, qualità dello spazio pubblico, fruizione e legame affettivo o emozionale con i luoghi. Camminare diventa così una lente attraverso cui leggere criticamente la città, comprendendo tensioni e contraddizioni, ma anche possibilità di renderla più equa e inclusiva.

È in questo quadro che nasce il progetto *WALC – Walking Landscapes of Urban Cultures*¹, che pone al centro dell'attenzione proprio il camminare come pratica transdisciplinare, modalità di ricerca ed esperienza estetica, sociale e politica, in grado di intrecciare saperi diversi:

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, luca.daconto@unimib.it.

¹ Finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU, Missione 4 Componente 1 CUP: H53D23009350001. Per maggiori informazioni: <https://site.unibo.it/walc/it>, visto il 15 novembre 2025.

sociologia, studi urbani, antropologia, geografia, arti visive e performative, architettura. Nell'ambito del progetto sono state promosse una serie di attività e laboratori che hanno sperimentato il camminare come forma di mobilità attiva, di esplorazione situata, di produzione culturale e di attivazione sociale.

Il presente volume è dunque espressione di questo approccio condiviso e transdisciplinare. Come suggerisce il titolo *Le città camminabili. Percorsi di ricerca tra sociologia e studi urbani*, l'intento è quello di restituire una lettura di alcuni temi cruciali della ricerca sociologica e urbana attraverso la lente di osservazione del camminare. I capitoli che compongono il volume affrontano il camminare da prospettive diverse – accessibilità, giustizia, politiche, partecipazione, spazio pubblico, emozioni e luoghi, memoria, salute e turismo – ma condividono una medesima convinzione: il gesto del camminare, quotidiano e universale, può diventare uno strumento privilegiato per analizzare e trasformare le città, per renderle più giuste, accessibili e sostenibili. In questo senso, il volume si propone non solo come raccolta di studi e ricerche, ma come contributo a un dibattito più ampio sulla città contemporanea e sulle possibilità di abitarla criticamente.

1. Sguardi sul camminare tra teoria sociale e studi urbani

Il tema del camminare attraversa in profondità la storia della sociologia e degli studi urbani, anche se spesso in modo implicito o marginale. Non è infatti riducibile a una semplice modalità di spostamento: il camminare si è imposto progressivamente come chiave interpretativa della vita urbana, capace di tenere insieme dimensioni corporee, percettive, sociali e politiche. Ripercorrere i riferimenti teorici principali consente di comprendere come il gesto quotidiano del camminare sia stato caricato, di volta in volta, di valenze estetiche, conoscitive e critiche.

Come sottolinea Michel Lussault (2021), già l'etimologia di *ex-sistere* – uscire da sé, prendere distanza – rimanda a un movimento originario che fonda la condizione umana come pratica di apertura, relazione e distanziamento:

la mobilità, gli spostamenti, le migrazioni costituiscono insomma una «propensione o una caratteristica “naturale”, dunque fondante, dell'ontologia antropologica» (Caravetta, 2012, p. 57); l'esperienza, la percezione e la costruzione dell'io e del mondo non sono mai pratiche statiche (Merleau-Ponty, 1945): sono pratiche mobili locate, reali o simboliche. L'esperienza sensibile e cognitiva del mondo, la sua costruzione e la sua significazione, si fondano sulla mobilità (Caiello *et al.*, 2021, p. 83).

È su questo sfondo teorico che, già agli inizi del Novecento, Georg Simmel, nel celebre saggio *Le metropoli e la vita dello spirito* (1903), metteva in luce come l'esperienza della città moderna fosse segnata dal sovraccarico di stimoli sensoriali e dai ritmi accelerati in grado di produrre un nuovo tipo di soggettività, l'atteggiamento *blasé*, forgiato nel contatto costante con il flusso metropolitano. In questo senso, il camminare può essere considerato come la forma primaria di esposizione all'esperienza urbana, la modalità principale attraverso cui l'individuo sperimenta la modernità, negozia la propria posizione e costruisce relazioni.

Poco dopo, la riflessione di Walter Benjamin (1982) sulla figura del *flâneur* parigino ha reso il camminare non solo una pratica di spostamento, ma un modo di "leggere" la città: il passeggiare lento, distaccato e contemplativo diventa così una forma di conoscenza critica della modernità urbana, capace di coglierne le pieghe, i margini, le contraddizioni (Nuvolati, 2013).

A loro volta, le riflessioni di Michel de Certeau ne *L'invenzione del quotidiano* (1990) hanno restituito al camminare non solo una centralità nella comprensione e interpretazione dei luoghi e della vita sociale nella città, ma anche come pratica quotidiana e politica. Il camminare diventa un atto creativo e sovversivo, che significa tracciare percorsi non previsti, reinventare continuamente la città, "scriverla" con i propri passi. È un'azione che resiste alle logiche della pianificazione *top-down* e introduce spazi di libertà e appropriazione simbolica. Nelle "pratiche del camminare" l'autore riconosce quindi una "tattica" con cui i soggetti reinterpretano la città, la riscrivono attraverso i propri percorsi, opponendosi alla visione dall'alto e totalizzante delle "strategie" delle istituzioni urbanistiche. In questa visione, lo spazio urbano non è mai neutro o dato una volta per tutte, ma costantemente ricreato dai corpi che lo attraversano. In questo senso, le traiettorie pedonali costituiscono micro-politiche dello spazio urbano attraverso cui gli abitanti producono significati e si relazionano tra loro.

Questo approccio si collega poi a un filone più ampio che, a partire dagli anni '70, ha posto al centro l'idea che lo spazio non sia un contenitore neutro, ma una costruzione sociale. Henri Lefebvre, con *La produzione dello spazio* (1978), ha sostenuto che lo spazio urbano è il risultato di pratiche, rappresentazioni e relazioni sociali che continuamente lo producono e lo trasformano. In questa prospettiva, camminare diventa una delle pratiche fondamentali attraverso cui lo spazio viene non solo attraversato, ma letteralmente "prodotto". A partire da questa impostazione, la riflessione sulla mobilità ha conosciuto un ampio sviluppo teorico che ha portato a concepire il movimento stesso come parte integrante della produzione dello spazio e della società. Tim Cresswell (2006; 2010) ha proposto di considerare la mobilità non semplicemente come spostamento fisico, ma

come pratica sociale dotata di significati, poteri e implicazioni culturali. Muoversi nello spazio significa sempre agire all'interno di sistemi di regole, valori e disuguaglianze che definiscono chi può muoversi, come, dove e con quali risorse. In questa direzione si colloca anche il contributo dei *Mobility Studies* (Sheller e Urry, 2006), che hanno ridefinito la mobilità come una dimensione costitutiva della vita sociale contemporanea, un processo relazionale e materiale che struttura tanto le forme dell'abitare quanto quelle della cittadinanza.

La dimensione politica del camminare emerge con forza nelle riflessioni di Mimi Sheller, che ha sviluppato il concetto di *mobility justice* (2018) per descrivere le disuguaglianze di accesso e di potere legate al muoversi nello spazio. Riprendendo e ampliando la prospettiva aperta da Lefebvre sul diritto alla città, Sheller invita a considerare la mobilità come un terreno di giustizia sociale e ambientale, in cui si definiscono privilegi, esclusioni e asimmetrie globali. In questa chiave, il camminare non è soltanto un gesto quotidiano, ma un indicatore delle disuguaglianze di accesso allo spazio urbano: chi può muoversi liberamente e chi incontra barriere, chi gode del diritto alla città e chi ne è escluso. L'atto del camminare diventa così una cartina di tornasole per misurare le ingiustizie spaziali, le forme di segregazione territoriale e i confini materiali e simbolici che attraversano la città contemporanea, ma anche uno strumento di resistenza e di rivendicazione del diritto a una mobilità equa, accessibile e sostenibile.

Negli ultimi decenni, questo filone critico si è notevolmente ampliato grazie a contributi provenienti da discipline e sensibilità differenti – dalla storia culturale all'antropologia, dalla filosofia alla geografia umana e alla letteratura – che hanno arricchito la riflessione sulla pratica del camminare come esperienza conoscitiva, sensoriale e politica. La storica e attivista Rebecca Solnit, con *Wanderlust. A History of Walking* (2000), ha tracciato una genealogia culturale del camminare, ricostruendone il ruolo come gesto fondativo della modernità occidentale e intrecciandolo a esperienze estetiche, filosofiche e di emancipazione politica. Nelle sue pagine, il camminare emerge come atto di libertà, ma anche come strumento di esplorazione del mondo e del sé: un filo conduttore che lega la figura del pellegrino a quella del *flâneur*, l'escursionismo romantico alle marce per i diritti civili.

In questa direzione, si colloca anche l'antropologo Tim Ingold che, in *Siamo Linee. Per un'ecologia delle relazioni sociali* (2020), interpreta il camminare come una modalità primaria di conoscenza del mondo. Muoversi a piedi significa partecipare a un continuo processo di *way-finding*, in cui il pensiero si intreccia al movimento e la percezione si fa pratica: camminare è “pensare con i piedi”, un modo di abitare il mondo attraverso il corpo e i sensi, piuttosto che attraverso mappe e rappresentazioni astrat-

te. Accanto a queste prospettive, David Le Breton, in *Éloge de la marche* (2000), ha messo in luce il valore sensoriale ed esistenziale dell'atto di camminare. Il suo è un elogio del passo lento, che restituisce alla corporeità e al tempo vissuto un ruolo centrale in un mondo dominato dall'accelerazione e dall'efficienza. Camminare diventa per Le Breton un'esperienza di immersione e di riconciliazione con lo spazio, una pratica di sospensione e di libertà che apre alla contemplazione, ma anche alla resistenza silenziosa contro la logica della velocità e della produttività.

Tutti questi autori, seppur provenienti da ambiti diversi, condividono una visione del camminare come pratica relazionale e situata, che si intreccia ai processi di costruzione sociale dello spazio messi in luce da Lefebvre e dagli studi sulla mobilità. In questo quadro, il camminare non è semplicemente un gesto individuale o contemplativo, ma una forma di conoscenza incarnata che riflette e produce configurazioni di potere, accesso e giustizia. Come sottolinea Mimi Sheller (2018), la mobilità deve essere letta alla luce delle sue disuguaglianze e delle sue asimmetrie, riconoscendo che anche la possibilità di camminare, ovvero di spostarsi, di sostare, di attraversare, è una risorsa socialmente e politicamente distribuita.

Si delinea così una prospettiva transdisciplinare in cui il camminare diventa al tempo stesso gesto empirico, oggetto teorico e metodo di ricerca: una pratica che consente di comprendere la città non solo come spazio costruito, ma come tessuto di relazioni in movimento.

Fin dalle origini della sociologia urbana, il camminare ha avuto un ruolo implicito come metodo di osservazione diretta dei fenomeni urbani. Nell'ambito della Scuola ecologica di Chicago, Robert Park *et al.* (1925) concepivano la città come un laboratorio vivente e promuovevano l'idea che il ricercatore dovesse "camminare la città" con taccuino in mano: un invito a sperimentare una sociologia generata dal contatto diretto con la vita urbana, attraverso l'osservazione sul campo delle popolazioni, dei flussi, dei comportamenti quotidiani. Questo gesto partecipato e mobile costituiva il fondamento della comprensione empirica della città.

Parallelamente, nel campo metodologico contemporaneo, il camminare è stato assunto come un autentico strumento di ricerca e trasformato da tecnica implicita a questione metodologica esplicita. L'esigenza di risemantizzare lo spazio-tempo urbano mediante la mobilità, e in particolare tramite il camminare, ha favorito l'emergere di un filone teorico che pone al centro i metodi mobili (Büscher, Urry e Witchger, 2010). Sebbene tecniche come lo *shadowing* o il *walking with* possano già rintracciarsi nelle prime etnografie urbane e nei lavori classici di sociologia, è solo recentemente che il camminare ha assunto uno statuto metodologico in quanto tale (Azimonti *et al.*, 2025).

L'uso delle *walking interviews* consente al ricercatore di accompagnare l'intervistato lungo percorsi reali, facilitando l'emergere di narrazioni situate e minimizzando la distanza tra soggetto e ricercatore. Le etnografie mobili e i *go-along* (Kusenbach, 2003) offrono un'osservazione immersiva, che mette in moto relazioni, percezioni e contesti. Il camminare come metodo, grazie alla sua natura polisensoriale, permette di accorciare la distanza tra ricercatore e soggetto e/o oggetto di studio, generando un coinvolgimento reciproco e dinamico. Ad esempio, permette di seguire i partecipanti lungo i loro percorsi quotidiani, raccogliendo narrazioni in tempo reale e osservando come la memoria, la percezione e l'esperienza si attivino nello spazio. Il camminare, per la sua natura corporea e polisensoriale, apre infatti a una forma di conoscenza "incarnata": vista, suono, odori e tatto si intrecciano, dando vita a una comprensione più profonda e situata dei contesti urbani. Come sottolinea Sarah Pink (2007), l'etnografia sensoriale restituisce al corpo e ai sensi la loro centralità epistemologica, offrendo strumenti per comprendere come i soggetti abitano, sentono e interpretano i luoghi.

L'interesse per il camminare non si esaurisce però nella sola dimensione conoscitiva: esso rappresenta anche un atto politico e performativo. In linea con la prospettiva di Mimi Sheller sulla *mobility justice*, le pratiche di mobilità lenta e di esplorazione pedonale possono rivelare e denunciare le frontiere materiali e simboliche che attraversano lo spazio urbano e, al contempo, aprono possibilità di intervento concreto. Come evidenziano Caiello *et al.* (2021), da un lato, camminare permette di esperire e documentare gli ostacoli alla mobilità, alla relazione e alla partecipazione; dall'altro, diventa una forma di azione critica, un modo per interferire con l'organizzazione esistente della città e per riappropriarsi dello spazio urbano, riattivando un senso di appartenenza e di cittadinanza.

In questa prospettiva, le pratiche di *urban exploration*, i laboratori partecipativi e le esperienze artistiche di *walking art* possono essere letti come strumenti di riappropriazione dello spazio. Esse si collocano nella scia della tradizione situazionista di Guy Debord e della sua deriva (1958): una pratica di esplorazione fondata sull'interazione tra ambiente e partecipanti, che assume come principi la scoperta, lo scambio, il desiderio e il gioco. Seguendo l'intuizione di Huizinga (1951), il camminare si configura qui come un'azione ludica e disinteressata, capace di congiungere immaginazione e critica sociale. La strada diventa così il luogo di una riappropriazione diretta, dove la realizzazione dell'utopia coincide con la sua stessa rivendicazione.

Il camminare, nella sua duplice valenza metodologica e politica, si configura quindi come un dispositivo di conoscenza e trasformazione, che

permette di indagare la città con i sensi e con il corpo, ma anche di agire su di essa, restituendo visibilità alle disuguaglianze e creando spazi di incontro, conflitto e possibilità. In sintesi, la tradizione sociologica e degli *urban studies* ha contribuito a ridefinire il camminare come pratica polisemica, che intreccia corporeità e percezione, produzione sociale dello spazio e giustizia urbana, esperienza estetica e dispositivo metodologico. Questo patrimonio teorico costituisce lo sfondo imprescindibile per comprendere i contributi raccolti nel presente volume, che intendono proseguire e aggiornare questo dibattito.

2. Camminare come modalità di spostamento: politiche per la mobilità sostenibile e attiva

Il camminare, come si è sottolineato nelle pagine precedenti, non è soltanto un gesto quotidiano ma un vero e proprio strumento di lettura della città: attraverso i passi, gli individui esplorano e decifrano spazi urbani, disuguaglianze e opportunità di relazione. Ma il camminare è anche, prima di tutto, una modalità di spostamento, il modo più semplice e universale di muoversi nello spazio. Proprio questa dimensione elementare e primaria rischia, paradossalmente, di renderlo invisibile: ciò che è ovvio non viene considerato e così il camminare è rimasto per lungo tempo marginale nelle statistiche ufficiali e nelle politiche di mobilità. Le analisi sulla domanda di trasporto tendono infatti a concentrarsi sui flussi di traffico veicolare o sul trasporto pubblico, relegando il camminare a una dimensione residuale, quasi scontata.

Nelle società urbane altamente mobili e dipendenti dall'automobile (Dupuy, 1999), la mobilità pedonale è stata spesso non solo oscurata, ma relegata ai margini, ridotta a residuo o a ostacolo alla circolazione dei veicoli: una scelta obbligata per chi non dispone di mezzi propri o un gesto residuale confinato a brevi tratti. In realtà, si tratta di una componente strutturale della mobilità quotidiana. In ogni catena di spostamento, infatti, il cammino rappresenta quasi sempre il primo e l'ultimo tratto: la cosiddetta *first and last mile*, che connette le persone alle fermate del trasporto pubblico, ai luoghi di lavoro, ai servizi e agli spazi di socialità. La sua apparente "banalità" ha quindi oscurato il ruolo fondamentale che esso svolge nel garantire accessibilità, inclusione e sostenibilità (Daconto, 2017).

Se il camminare accomuna tutti, non tutti hanno però le stesse possibilità di camminare. L'accesso a spazi urbani camminabili è fortemente condizionato da differenze individuali, sociali e territoriali. Le barriere

architettoniche penalizzano le persone con disabilità o mobilità ridotta; le condizioni di sicurezza incidono sulla libertà di movimento di donne, anziani e giovani; i bambini spesso vedono ridursi le opportunità di gioco e autonomia a causa del traffico veicolare. Anche le disuguaglianze territoriali pesano: quartieri periferici, aree marginali o zone a bassa densità spesso non garantiscono percorsi pedonali sicuri e continui e la presenza di opportunità raggiungibili a piedi. Camminare diventa così un “termometro” della giustizia urbana, un indicatore delle disuguaglianze spaziali e sociali e dei processi di esclusione che emergono allorquando:

le persone non possono raggiungere i beni e i servizi che la società considera necessari per vivere la loro vita quotidiana, con un’attenzione particolare verso le potenzialità/capacità piuttosto che verso i comportamenti effettivi (Jones e Lucas, 2012, p. 6, traduzione mia, nda).

Negli ultimi anni, le agende urbane hanno iniziato a riconoscere il valore del camminare, collocandolo al centro delle strategie di mobilità attiva e sostenibile. Camminare, insieme all’uso della bicicletta, è oggi visto come strumento di promozione della salute pubblica, riduzione delle emissioni, valorizzazione della prossimità urbana. Non a caso, l’Organizzazione Mondiale della Sanità (2022) insiste da tempo sull’importanza dell’*active mobility* per contrastare sedentarietà e malattie croniche, incoraggiando città e governi a ripensare gli spazi urbani in chiave pedonale. Allo stesso modo, la Commissione Europea promuove il camminare all’interno delle politiche di mobilità sostenibile² e nelle linee guida per i *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMPs)³, sottolineando il nesso tra mobilità pedonale, inclusione sociale e qualità della vita urbana.

La pandemia di Covid-19 ha reso ancora più evidente questa centralità (Adey *et al.*, 2021). Durante i mesi di lockdown, il camminare è stato riscoperto come pratica essenziale di prossimità (Daconto, Caiello e Colleoni, 2020), capace di garantire socialità minima, benessere fisico e contatto con gli spazi di quartiere. In quel periodo molte città hanno sperimentato interventi di urbanismo tattico: pedonalizzazioni temporanee, allargamento dei marciapiedi, introduzione di corsie ciclabili leggere. Tuttavia, con il ritorno alla normalità, gran parte di queste sperimentazioni non è stata consolidata, rivelando la difficoltà di trasformare un’esperienza emergenziale

² Per approfondire: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/active-mobility-walking-and-cycling_en, visto il 15 novembre 2025.

³ Per approfondire: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en, visto il 15 novembre 2025.

in cambiamento strutturale. La sfida resta quella di rendere il camminare una componente permanente e qualificata delle politiche urbane.

In questo contesto, diverse agende urbane in tutto il mondo si sono impegnate a promuovere l'accessibilità di prossimità (Lanza, Pucci e Carboni, 2023) e a creare le condizioni, attraverso politiche e misure di pianificazione, per fornire servizi e opportunità accessibili in prossimità fisica, favorendo forme sostenibili di mobilità attiva e condivisa e sfruttando forme indirette di accesso digitale a beni e servizi. In questo quadro si colloca anche la proposta dell'urbanistica della prossimità, resa celebre da Carlos Moreno con la visione della "città dei 15 minuti" (Moreno *et al.*, 2021). L'idea è semplice, ma potente: garantire che i cittadini possano raggiungere (a piedi), in un quarto d'ora, i principali servizi della vita quotidiana (scuole, negozi, sanità, spazi verdi, cultura). Tale prospettiva si inserisce in una lunga tradizione di riflessione sulla città compatta e ideale, ma acquista oggi nuova forza come risposta alle sfide ambientali, alla congestione urbana e alla ricerca di benessere collettivo, indicando chiaramente i vantaggi ambientali, sociali ed economici di avere opportunità e servizi nel quartiere raggiungibili a piedi (Litman, 2003).

Oltre alla prossimità di destinazioni e opportunità, un altro tema cruciale è quello della sicurezza e della qualità degli ambienti camminabili. Perché le persone scelgano di camminare, è necessario che lo spazio urbano sia percepito come sicuro, accessibile e accogliente. La presenza di illuminazione adeguata, arredi urbani, continuità dei percorsi e protezione dal traffico veicolare non sono dettagli, ma condizioni fondamentali per rendere la città camminabile. Il concetto di *walkability*, sviluppato nelle scienze urbane e progressivamente consolidatosi dagli anni Duemila, misura proprio la qualità e l'attrattività degli ambienti pedonali, evidenziando come la progettazione urbana possa favorire o, al contrario, scoraggiare la mobilità a piedi.

Come sottolinea Alfonso (2005), la *walkability* può essere intesa come un indicatore multidimensionale della qualità urbana, che integra aspetti infrastrutturali, ambientali e percettivi. Essa dipende non solo dalla presenza di marciapiedi e attraversamenti sicuri, ma anche da elementi più sottili quali la continuità visiva, la presenza di funzioni urbane attive lungo il percorso, la percezione di comfort e sicurezza. Tali dimensioni sono oggi alla base di molte valutazioni di pianificazione e politiche per la mobilità sostenibile che riconoscono la qualità pedonale come elemento strategico per la sostenibilità complessiva del sistema di trasporto.

Sul piano operativo, la promozione della *walkability* implica un insieme coordinato di azioni: la riduzione della velocità veicolare, la creazione di reti di percorsi pedonali sicuri e continui, la valorizzazione

del verde e dello spazio pubblico come infrastruttura di prossimità. In questo senso, la progettazione per la mobilità attiva assume una forte valenza politica, poiché interviene sulle condizioni materiali dell'accessibilità urbana, ma anche sulle disuguaglianze sociali e territoriali che ne derivano.

Tuttavia, come osserva Jennie Middleton (2021), il concetto di *walkability* non può essere ridotto a un semplice indice tecnico o a una misura oggettiva di qualità urbana. Nella sua analisi, la città camminabile è un co-strutto socialmente e materialmente co-prodotto, risultato dell'interazione tra pratiche pedonali, infrastrutture e relazioni di potere. Middleton invita a considerare il camminare come un'esperienza situata e differenziata, in cui entrano in gioco variabili di genere, età, abilità, percezione e appartenenza. Una città "camminabile" per alcuni può rivelarsi inaccessibile o ostile per altri. In questa prospettiva, il tema della *walkability* si intreccia con quello della giustizia della mobilità (Sheller, 2018), sottolineando la necessità di politiche che riconoscano e valorizzino la pluralità dei corpi e delle esperienze che abitano lo spazio urbano.

In sintesi, il camminare si rivela oggi una questione politica e sociale di primo piano: non solo la modalità di spostamento più semplice ed ecologica, ma anche un diritto che deve essere garantito a tutti attraverso scelte di pianificazione, politiche pubbliche e pratiche comunitarie. Riconoscere il camminare come risorsa collettiva significa lavorare per città più sane, sicure, inclusive e sostenibili.

3. Camminare come pratica sociale

Camminare non è soltanto un modo di muoversi nello spazio urbano, ma una pratica sociale complessa, capace di connettere dimensioni politiche, estetiche, culturali e partecipative. Ogni passo nello spazio pubblico è un atto di presenza, un gesto che produce visibilità, relazione e potere, che incide sul paesaggio urbano e che può trasformarsi in occasione di conflitto, rivendicazione, creatività o memoria collettiva. Le manifestazioni, le parate dell'orgoglio LGBTQ+ e le marce per il clima ne sono esempi emblematici: camminare significa occupare lo spazio pubblico e rendersi visibili (Brighenti, 2010; Daconto, 2014), trasformando un gesto quotidiano in una rivendicazione di diritti e appartenenze (Sheller, 2018).

Questa dimensione politica si intreccia con una valenza estetica e performativa. Fin dalla metà del Novecento, come visto, esperienze come il situazionismo (Debord, 1958) hanno interpretato il camminare come forma di ri-significazione della città, un modo per leggere e riscrivere lo spazio

urbano attraverso la pratica. Da allora, le camminate artistiche e le esperienze di *urban walking* o di *walkscape* (Careri, 2006) hanno moltiplicato le occasioni di esplorazione sensibile e collettiva, restituendo vitalità a luoghi marginali o dimenticati.

Accanto alle esperienze artistiche, il camminare è stato valorizzato anche come strumento di cittadinanza e partecipazione. Le passeggiate esplorative e i *walk audit* promossi in molte città europee e italiane si inseriscono in strategie di pianificazione partecipata, consentendo di raccogliere percezioni, bisogni e proposte dei cittadini (Gehl, 2010; Azzimonti *et al.*, 2025). Tali pratiche, spesso sostenute da politiche locali di rigenerazione, rivelano il potenziale del camminare come dispositivo di coinvolgimento civico e di governance urbana inclusiva.

Il camminare è anche una forma di narrazione territoriale, capace di riattivare memorie e legami affettivi. Percorrere strade, piazze e quartieri significa confrontarsi con tracce del passato, con storie spesso invisibili o dimenticate. Le passeggiate della memoria, i cammini commemorativi, i percorsi di riscoperta storica e culturale restituiscono alla città una profondità temporale, permettendo di collegare esperienze individuali e collettive. In questo senso, i passi tracciano mappe affettive, collettive e profonde (*deep mapping*), che arricchiscono la comprensione dei territori e rafforzano il senso di appartenenza.

In questa stessa direzione si collocano le pratiche di turismo lento e comunitario, che fanno del passo uno strumento di conoscenza, scoperta e relazione con i territori. Accanto alla significativa crescita del turismo dei grandi cammini culturali europei (Terre di Mezzo, 2025), come la Via Francigena o il Cammino di Santiago, si sono diffuse in molte città attività di turismo esperienziale urbano, in cui il camminare diventa occasione per esplorare quartieri, patrimoni diffusi e identità locali attraverso itinerari tematici o percorsi sensoriali. Percorsi pedonali, itinerari culturali, cammini urbani e periurbani sono promossi come strumenti di valorizzazione del patrimonio, di rigenerazione dei quartieri, di promozione di economie locali più eque. Queste pratiche intendono favorire forme di mobilità più sostenibili e relazioni più dirette con i luoghi, ma al tempo stesso evidenziano contraddizioni e rischi: la trasformazione di spazi quotidiani in scenari di consumo culturale, la turistificazione di quartieri centrali o marginali, la banalizzazione del paesaggio urbano ridotto a superficie estetica da attraversare.

A fronte di tali tendenze, stanno però anche emergendo esperienze che cercano di restituire profondità e senso critico al camminare turistico, opponendosi a una fruizione superficiale dei luoghi. Un esempio emblematico

è il progetto Nonturismo⁴, promosso da Sineglossa, che propone guide non turistiche di comunità costruite collettivamente da abitanti, artisti e ricercatori. Attraverso la definizione condivisa di itinerari percorribili a piedi, queste guide mirano a valorizzare luoghi ordinari, relazioni sociali e narrazioni locali, restituendo ai territori una voce plurale e non convenzionale, che si contrappone alla superficialità della fruizione turistica convenzionale e alle logiche promozionali del turismo *mainstream*.

L'ampiezza e la varietà delle pratiche qui richiamate – dalle esperienze artistiche e partecipative alle forme di camminare politico, memoriale o turistico – mostrano come il camminare sia ormai divenuto un campo centrale, in cui si intrecciano teoria, metodo e politica urbana. La sua capacità di connettere dimensioni materiali e simboliche, individuali e collettive, fa del camminare una lente privilegiata per leggere le trasformazioni della città contemporanea.

4. Presentazione del volume

Il percorso teorico e concettuale fin qui delineato si rispecchia nella pluralità di sguardi che compongono il presente volume. I diversi capitoli esplorano il camminare come chiave di lettura delle trasformazioni urbane e sociali, interrogando la città attraverso temi quali l'accessibilità, la giustizia spaziale, le emozioni, la memoria, la partecipazione, le politiche di mobilità e la fruizione turistica. La struttura del volume accompagna il lettore in un percorso che, passo dopo passo, restituisce la complessità di una pratica apparentemente semplice ma capace di connettere corpo, spazio e società.

La sequenza dei capitoli risponde a una logica tematica e progressiva che riprende e sviluppa i tre grandi assi dell'introduzione: il camminare come chiave teorica e metodologica per leggere la città; come modalità di spostamento e oggetto di politiche per la mobilità sostenibile; e, infine, come pratica sociale, culturale e simbolica. Questa articolazione consente di attraversare in modo coerente le differenti scale di analisi – dall'organizzazione spaziale e istituzionale della città fino alle esperienze quotidiane e alle dimensioni sensibili dell'abitare urbano – mantenendo il camminare come filo conduttore.

Il volume si apre con i contributi che affrontano la dimensione strutturale, funzionale e istituzionale del camminare. In *Camminare e accessibi-*

⁴ <https://sineglossa.it/progetti/nonturismo/>, visto il 15 novembre 2025.

lità urbana, Simone Caiello esplora in profondità il legame strutturale tra morfologia urbana e mobilità pedonale, mostrando come la configurazione spaziale della città influenzi direttamente le possibilità e la qualità dello spostamento a piedi. Il camminare viene interpretato come una “modalità ponte”, capace di connettere le diverse forme di mobilità e di garantire accesso ai servizi di prossimità e alle reti di trasporto collettivo. Il contributo evidenzia come la pedonabilità non sia un attributo uniforme, ma il risultato di relazioni complesse tra densità insediativa, mix funzionale e accessibilità territoriale. Attraverso l’analisi della Città Metropolitana di Milano, l’autore mostra come la camminabilità tenda a concentrarsi nei contesti urbani densi e multifunzionali, mentre le aree più disperse o periurbane, ovvero quelle dove si concentra la crescita urbana (Colleoni, 2019), presentano deficit di accessibilità che le politiche devono affrontare.

Segue quindi il capitolo di Matteo Colleoni, *Le politiche urbane per la mobilità pedonale*, che ricostruisce l’evoluzione della pianificazione urbana verso una crescente attenzione alla mobilità attiva come componente strategica delle città sostenibili. Attraverso una rassegna di esperienze internazionali e italiane, il capitolo mostra come la pedonalità sia divenuta un tema centrale nelle agende urbane, integrando obiettivi di salute, sostenibilità e sicurezza. Un’attenzione particolare è dedicata ai Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS), oggi strumento cardine per la pianificazione integrata dei trasporti e dello spazio urbano. Colleoni evidenzia il ruolo dell’intersettorialità e della governance integrata come condizioni necessarie per promuovere una mobilità più equa e di prossimità, capace di connettere pianificazione, qualità della vita e dello spazio pubblico.

Il secondo nucleo di contributi affronta la dimensione sociale e politica del camminare, approfondendo le implicazioni in termini di diritti, disuguaglianze e partecipazione. In *Camminare e giustizia nella città contemporanea*, Sara Della Santina applica il paradigma della *mobility justice* (Sheller, 2018) al tema del camminare, mostrando come la possibilità di muoversi a piedi rifletta profonde e diverse disuguaglianze sociali e spaziali. La giustizia infatti è articolata in più dimensioni: distributiva, relativa alla distribuzione delle opportunità di accesso; procedurale e deliberativa, legata ai processi decisionali inclusivi; riparativa ed epistemica, connessa al riconoscimento dei saperi e delle esperienze marginalizzate. Il capitolo propone quindi spunti di riflessione per costruire città camminabili giuste, in cui la pianificazione consideri equità, partecipazione e diversità dei corpi in movimento. Nella parte empirica, un’analisi sulla *walkability* nella città di Milano utilizza metodi innovativi di mappatura spaziale per misurare la dimensione distributiva della giustizia pedonale, offrendo strumenti utili alle politiche per una mobilità più equa e inclusiva.

Nel capitolo *Camminare e partecipazione urbana*, Oscar Azzimonti sviluppa un ponte ideale con la riflessione sulla giustizia procedurale e deliberativa, mostrando come la partecipazione rappresenti una forma concreta di inclusione nello spazio urbano. Il camminare diventa qui metodo di ricerca e di governance, capace di trasformare l'ascolto in pratica incarnata e condivisa. Attraverso esperienze di *walk audit*, camminate esplorative e laboratori di quartiere, il capitolo illustra come il passo collettivo consenta di riconoscere bisogni, percezioni e saperi locali, favorendo un dialogo paritario tra cittadini, tecnici e amministrazioni. Il caso studio approfondito offre un esempio concreto di come la mobilità pedonale possa diventare strumento di co-progettazione urbana, restituendo valore sociale e politico all'esperienza del camminare.

Il terzo blocco di capitoli si concentra sulla dimensione esperienziale e simbolica del camminare, affrontando il rapporto tra corpo, emozioni e spazio. Nel capitolo *Perdersi a piedi nella città e ancoraggio ai luoghi*, Giampaolo Nuvolati propone una riflessione originale sul perdersi come esperienza conoscitiva e sensoriale. Riprendendo la tradizione della *flânerie* e della deriva e le dimensioni emotive del camminare, l'autore interpreta il disorientamento non come smarrimento, ma come condizione per aprirsi alla sorpresa, alla curiosità e all'incontro con l'altro. Il capitolo costruisce un vero e proprio alfabeto del camminare urbano, una serie di parole-chiave che guidano il lettore in un percorso interpretativo e poetico. Nella parte conclusiva, una rassegna di luoghi di ancoraggio mostra come il perdersi a piedi possa trasformarsi in pratica di riappropriazione dello spazio e di ricomposizione del legame identitario con la città.

Nel capitolo *Passeggiate urbane e spazio pubblico*, Francesca Lacqua approfondisce, in continuità con il capitolo precedente, la dimensione esperienziale ed emotiva del camminare, focalizzandosi sulle passeggiate urbane collettive come pratiche di esplorazione e riappropriazione della città. Queste pratiche performative, che uniscono osservazione, relazione e sperimentazione sensoriale, diventano strumenti, non scevri di criticità, per creare spazio pubblico e generare nuovi pubblici: comunità temporanee che vivono e reinterpretano la città camminando. Muovendosi tra sociologia e arti visive, e richiamandosi a De Certeau (1990) e Careri (2006), il capitolo mostra come le passeggiate possano produrre forme inedite di fruizione urbana, capaci di svelare dimensioni emotive e simboliche dei luoghi, ridefinendo relazioni e appartenenze. Le passeggiate urbane, in questa prospettiva, rappresentano un atto in grado di sviluppare conoscenza e cittadinanza, restituendo vitalità e senso condiviso allo spazio urbano.

In *Camminando si fa memoria*, Gaia Ballatori approfondisce il legame tra camminare e memoria collettiva, mostrando come l'esperienza condivisa

del cammino, guidata da un intento comune, possa trasformarsi in pratica politica e affettiva. Camminare insieme non è quindi solo un gesto di riappropriazione dello spazio, ma un atto di riconoscimento e rielaborazione del passato: i passi diventano strumento per riattivare storie dimenticate e per risignificare luoghi carichi di stratificazioni simboliche. Attraverso l'analisi dei percorsi dedicati al colonialismo italiano e dei cammini della Resistenza al nazifascismo, l'autrice mostra come le passeggiate urbane possano creare nuove forme di coscienza collettiva, restituendo alla città una profondità temporale e politica, in cui la memoria si fa esperienza viva e collettiva.

La parte finale del volume estende la riflessione alla scala territoriale e ambientale, ponendo il camminare in relazione con salute, sostenibilità e valorizzazione culturale. Nel capitolo *Ambiente urbano, salute e disuguaglianze: il ruolo dell'accessibilità alimentare di prossimità*, Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano collocano il camminare al centro della riflessione sulla salute e la qualità della vita urbana. Il movimento a piedi diventa misura e condizione del benessere quotidiano, poiché consente di accedere a risorse fondamentali come il cibo di prossimità. Il contributo evidenzia come le disuguaglianze nell'accessibilità potenziale riflettano differenze socio-spaziali profonde, incidendo sulla salute e sulle opportunità di vita. Attraverso l'uso di indicatori di accessibilità di prossimità, gli autori propongono strumenti analitici per misurare la dimensione spaziale delle disuguaglianze urbane, offrendo spunti per politiche orientate alla giustizia alimentare e territoriale.

Chiude il volume il contributo di Gaia Ballatori, *Camminare per preservare e riscoprire il patrimonio culturale, storico e ambientale del Mediterraneo. Il caso del Cammino Minerario di Santa Barbara (Sardegna)*, che esplora come la creazione di cammini e itinerari lenti possa attivare processi di rigenerazione territoriale in contesti marginali, valorizzando risorse culturali, ambientali e identitarie altrimenti destinate all'oblio. Tuttavia, l'autrice sottolinea come tali iniziative, per configurarsi come pratiche di sviluppo realmente sostenibile, debbano affrontare alcune sfide. Nel caso del Sulcis-Iglesiente, la riconversione turistica dei siti minerari richiede un confronto aperto con le tracce dell'inquinamento e con le sfide ecologiche e sociali ancora irrisolte. Solo integrando percorsi educativi, interventi di bonifica e pratiche di sensibilizzazione ambientale è possibile costruire una rigenerazione consapevole, capace di unire memoria, giustizia ecologica e mobilità sostenibile.

Nel suo insieme, il volume disegna un paesaggio plurale del camminare urbano che attraversa teoria, politiche e pratiche, restituendo la complessità di un gesto al tempo stesso quotidiano e trasformativo. Ogni capitolo è un passo di un cammino collettivo che unisce saperi e approcci differenti, of-

frendo al lettore un percorso coerente e articolato per comprendere la città come spazio-tempo in movimento, da esplorare e ripensare camminando.

Riferimenti bibliografici

- Adey P., Hannam K., Sheller M., Tyfield D. (2021), *Pandemic (Im)mobilities*, «Mobilities», 16(1), pp. 1-19.
- Alfonzo M.A. (2005), *To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs*, «Environment and Behavior», 37(6), pp. 808-836.
- Azzimonti O., Caiello S., Della Santina S., Daconto L. (2025), *Studiare un quartiere in movimento. Metodi mobili e partecipativi per mappare e comprendere la camminabilità e le pratiche di mobilità*, «Ocula», 26(34), pp. 35-50.
- Benjamin W. (1982), *I passages di Parigi*, Einaudi, Torino, 2000.
- Brighenti A. (2010), *The Publicness of Public Space: On the Public Domain*, Quaderno 49, marzo 2010, Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università di Trento, Trento.
- Büscher M., Urry J., Witchger K. (2010), *Mobile methods*, Routledge, London.
- Caiello S., Colleoni M., Daconto L., Quacquarelli L., “Diritto alle città: pratiche di mobilità e di immaginazione urbana. Spunti di riflessione dalla città pandemica”, in B. Della Gala, A. Frenay, F. Milani, L. Quacquarelli (a cura di), *Lasciate socchiuse le porte. Mobilità, attraversamenti, sconfinamenti*, Armando Editore, Roma, 2021.
- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- Colleoni M. (2019), *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.
- Cresswell T. (2006), *On the move: Mobility in the modern western world*, Routledge, New York-Abingdon.
- Cresswell T. (2010), *Towards a politics of mobility*, «Environment and Planning D: Society and Space», 28(1), pp. 17-31.
- Daconto L., “Lo spazio pubblico nella città contemporanea. Evoluzioni e cambiamenti nella relazione tra urbano e dimensione pubblica”, in M. Castrignanò, M. Bergamaschi (a cura di), *La città contesa. Popolazioni urbane e spazio pubblico tra coesistenza e conflitto*, FrancoAngeli, Milano, 2014.
- Daconto L. (2017), *Città e accessibilità alle risorse alimentari. Una ricerca sugli anziani a Milano*, FrancoAngeli, Milano.
- Daconto L., Caiello S., Colleoni M. (2020), *Emergency (Im)Mobilities. Insights from the Covid-19 Pandemic in Italy*, «Fuori Luogo. Rivista di Sociologia del Territorio, Turismo, Tecnologia», 7(1), pp. 27-35.
- De Certeau M. (1990), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- Debord G. (1958), *Theory of the Derive and Other Situationist Writings on the City*, Museu d'Art Contemporani de Barcelona/ACTAR, Barcelona.
- Debord G. (1981), *Situationist international anthology* (K. Knabb, A c. Di), Bureau of Public Secrets.

- Dupuy G. (1999), *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris.
- Gehl J. (2010), *Cities for People*, Island Press, Washington, DC.
- Huizinga J. (1951), *Homo ludens. Essai sur la fonction sociale du jeu*, Editions Gallimard, Paris.
- Ingold T. (2024), *Siamo linee. Per un'ecologia delle relazioni sociali*, Treccani, Roma.
- Jones P., Lucas K. (2012), *The social consequences of transport decision-making: Clarifying concepts, synthesising knowledge and assessing implications*. «Journal of Transport Geography», 21, pp. 4-16.
- Kusenbach M. (2003), *Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool*, «Ethnography», 4(3), pp. 455-485.
- Lanza G., Pucci P., Carboni L. (2023), *Measuring accessibility by proximity for an inclusive city*. «Cities», 143, 104581.
- Le Breton D. (2000), *Éloge de la marche*, Editions Métailié, Paris.
- Lefebvre H. (1978), *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano.
- Litman T.A. (2003), *Economic Value of Walkability*, «Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board», 1828(1), pp. 3-11.
- Lussault M., “Il mondo del virus. Riflessioni sull’esperienza del lockdown”, in B. Della Gala, A. Frenay, F. Milani, L. Quaquarelli (a cura di), *Lasciate socchiuse le porte. Mobilità, attraversamenti, sconfinamenti*, Armando Editore, Roma, 2021.
- Middleton J. (2021), *The walkable city: Dimensions of walking and overlapping walks of life*, Routledge, New York.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021), *Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, «Smart Cities», 4(1), pp. 93-111.
- Nuvolati G. (2013), *L’interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press: Firenze.
- Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie R.D. (1925), *The City*, Edizioni di Comunità, Milano, 1999.
- Pink S. (2007), *Walking with video*, «Visual Studies», 22(3), pp. 240-252.
- Sheller M. (2018), *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*, Verso Books, New York.
- Sheller M., Urry J. (2006), *The new mobilities paradigm*, «Environment and Planning A», 38(2), pp. 207-226.
- Simmel G. (1903), *La metropoli e la vita dello spirito*, a cura di Jedlowski P., Armando Editore, Roma, 1995.
- Solnit R. (2001), *Wanderlust: A history of walking*, Penguin Books, US.
- Terre di Mezzo (2025), “Italia, Paese di Cammini”, il dossier di Terre di mezzo. Tutti i numeri del 2024.
- WHO (2022), *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice*, World Health Organization, Ginevra.

Camminare e accessibilità urbana

di *Simone Caiello**

Introduzione

Camminabilità e accessibilità sono termini che nel corso dei decenni, a partire soprattutto dall'avvento della motorizzazione di massa, per quanto attiene in particolare ai contesti dell'Occidente e del Nord Globali, sono andati spesso separandosi. L'estendersi del predominio dell'auto negli spostamenti quotidiani, la crescente accelerazione dei ritmi e la complessificazione delle traiettorie quotidiane (Colleoni *et al.*, 2017) hanno contribuito a relegare sempre più la mobilità attiva, e in particolare il camminare, in un ruolo apparentemente marginale nella mobilità comune. Ne è testimonianza, ma anche coerente conseguenza, la radicale trasformazione del tessuto urbano, che, andatosi progressivamente sfilacciando, lasciando aumentare le distanze e riducendo la densità, ha dato luogo alle forme dell'urbanizzazione contemporanea, caratterizzata da dispersione e diffusione di insediamenti e funzioni urbane (Indovina, 1990). Tuttavia, soprattutto recentemente e con particolare enfasi in seguito alla pandemia da Covid-19, il ruolo del camminare, e quindi della camminabilità (in inglese *walkability*) dei contesti urbani, ha vissuto un rinnovato interesse, proprio in virtù della sua potenzialità di modalità di spostamento non mediato da mezzi di trasporto.

Il presente contributo intende fornire una riflessione sul ruolo odierno del camminare quale modalità di accesso alle opportunità del territorio,

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, simone.caiello@unimib.it.

Il lavoro è stato realizzato nell'ambito del progetto finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Missione 4 Componente 2 Investimento 1.4 – Progetto CN_00000023), CUP: H43C22000510001, Sustainable Mobility Center.

in particolare nei contesti urbani. In una prima parte verrà quindi contestualizzata tale modalità di spostamento nel panorama della mobilità quotidiana, analizzandone la rilevanza e consistenza. Parallelamente si tratterà il concetto di accessibilità, con un'attenzione particolare a quella pedonale.

La seconda parte introdurrà invece alcuni casi studio in cui l'accessibilità pedonale è stata misurata e utilizzata per valutare il grado di equità (in termini di possibilità di accedere alle opportunità locali) che caratterizza le città contemporanee, per sottolineare alcuni degli aspetti metodologici e concettuali più critici sul tema.

1. La rilevanza della mobilità nella vita quotidiana

La vita quotidiana è fatta normalmente di diverse attività, per le quali è spesso necessario muoversi, in modo da raggiungere un contesto o un ambiente diversi dalla propria abitazione, nei quali poi poterle realizzare. La mobilità è a tutti gli effetti quindi un'attività attraverso la quale se ne rendono possibili altre, per questa ragione si parla spesso della domanda di mobilità (l'insieme di persone che si spostano) quale domanda "derivata" e non diretta, ovvero domanda che non trova soddisfazione in sé stessa (Meyer *et al.*, 2001).

Sebbene non sia sempre così (sono infatti diversi i casi in cui ci si sposta per il semplice piacere di farlo: ad esempio quando si passeggia, quando si corre per sport o quando si effettua un'escursione in bicicletta)¹, la mobilità è soprattutto intesa quale strumento per realizzare altri obiettivi, uno strumento di accesso a luoghi, funzioni e relazioni. Non è dunque un caso se nelle società odierne, in cui la proliferazione delle attività e la loro frammentazione spaziale sono estremamente accentuate (Colleoni, 2019), la mobilità abbia acquisito una rilevanza sempre maggiore. Le forme in cui ciò si manifesta variano considerevolmente, in funzione delle caratteristiche del contesto di analisi e della scala che si utilizza, ma nel complesso in Europa, ad esempio, circa l'80% della popolazione effettua almeno uno spostamento quotidianamente² (Eurostat, 2021).

In Italia, al di là delle fasi di crisi dovute a shock economici (come in seguito alla crisi economica del 2008 e, a seguire, dei debiti sovrani dei primi anni '10 del 2000) o sociali come la pandemia da Covid-19, la

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Giampaolo Nuvolati, Francesca Lacqua e Gaia Ballatori nel presente volume.

² Si escludono quelli effettuati a piedi della durata inferiore ai 5 minuti.

quota di popolazione mobile è stata pressoché costante, ovvero attorno all'80% (Isfort, 2019; 2024). Tra questa, il numero medio di spostamenti quotidiani per persona si assesta secondo i dati più recenti (2023) a circa 2,4, leggermente in calo rispetto ai 10 anni precedenti (era 2,7 nel 2013), e con una distanza media percorsa giornalmente di circa 26 km, calata di circa 11 km sempre a confronto col decennio precedente. Il tempo dedicato alla mobilità ha registrato diverse variazioni negli anni, collocandosi tuttavia sempre attorno ai 50-60 minuti in media al giorno, andando a rappresentare dunque una parte rilevante dell'uso del tempo quotidiano. Se si guarda invece ai singoli spostamenti, la distanza media per ognuno è di circa 11 km (sostanzialmente in linea con il passato), mentre la fascia di lunghezza prevalente è rappresentata dalla classe di spostamenti “urbani” (tra 2 e 10 km), seguita da quelli di “prossimità” (fino a 2 km).

Se si considerano le motivazioni degli spostamenti ci si accorge come quelli dedicati al raggiungimento del luogo di studio o lavoro costituiscono la minoranza (circa un terzo del totale). Il dato è costante da qualche anno, ma ha visto, rispetto ai primi anni del 2000, un'importante riduzione (dal 40% del 2001), a vantaggio delle categorie “gestione familiare” e “tempo libero”, negli ultimi anni circa allo stesso livello, ognuna quindi a coprire circa un terzo delle occorrenze. Questo dato conferma la tendenza alla complessificazione della vita quotidiana e delle sue attività, che si riflette dunque anche nella composizione delle motivazioni alla base degli spostamenti.

1.1. Il camminare come modalità di spostamento

Di tutta questa mobilità una parte consistente viene realizzata a piedi: se ci si riferisce infatti al totale degli spostamenti in Italia, circa il 19% nel 2023 veniva effettuato con questa modalità (Isfort, 2024), la seconda per importanza. La prima, come facilmente immaginabile, è l'automobile, che è utilizzata per più del 64% del totale degli spostamenti nello stesso periodo. Tuttavia, la distanza totale percorsa è chiaramente a sfavore del camminare, con circa il 3% dei km totali percorsi giornalmente con questa modalità, contro il 75% circa dell'auto, una struttura, questa che non varia molto tra i principali Paesi europei (Eurostat, 2021).

Tali riscontri permettono di evidenziare due aspetti: da un lato l'evidente auto-dipendenza che caratterizza il nostro Paese, come molti altri. Dall'altro la rilevanza del camminare nell'economia degli spostamenti quotidiani, di cui rappresenta circa 1/5 del totale, nel contesto italiano.

1.2. Auto-dipendenza e il suo rapporto con l'urbanizzazione contemporanea

L'auto-dipendenza, ovvero l'affermazione di un sistema della mobilità, e quindi sociale, basato sull'automobile, è uno dei principali fenomeni che hanno accompagnato l'urbanizzazione contemporanea, alla quale il diffondersi dei mezzi motorizzati in generale ha impresso la propria impronta, determinandone le tendenze.






È a partire infatti soprattutto dal Secondo dopoguerra, con la ripresa industriale ed economica che seguì gli anni del conflitto, che fa la sua comparsa, in base alla classificazione martinottiana dello sviluppo urbano (Martinotti, 1993), la *metropoli di seconda generazione*, alla quale si associa l'epoca della motorizzazione di massa. La crescita degli abitanti delle città si accompagna infatti all'estensione dei centri urbani, a partire dalle periferie fino alla comparsa e diffusione dei centri sub-urbani. Distinti da quelli più grandi ma strettamente legati ad essi funzionalmente, tali centri andavano comparso ovunque attorno alle principali città per effetto dell'aumento dei costi abitativi di queste ultime e per la crescente disponibilità di mezzi privati (più che pubblici) che permettevano spostamenti rapidi tra i centri minori e verso il principale. Non è un caso se è a quest'epoca che ci si riferisca quando si parla di *automobile cities*, per distinguere questi contesti dalle città tradizionali, dove il camminare era la modalità più diffusa (*walking cities*) e dalle metropoli di prima generazione (*transit cities*) in cui erano i trasporti pubblici al centro della mobilità quotidiana (Colleoni, 2019).

Se da un lato la diffusione dell'auto ha permesso di ampliare le opportunità di spostamento e di coprire distanze maggiori con un singolo spostamento a parità di tempo, è vero tuttavia che ciò ha favorito la crescita delle distanze stesse, "annullate" o meglio compensate dalla velocità e flessibilità garantite dall'auto. Si sono potute quindi generare le condizioni per il verificarsi del fenomeno della diffusione urbana (Indovina, 1991) o del cosiddetto urban sprawl (Galster *et al.*, 2001), ovvero il fenomeno della dispersione degli insediamenti residenziali e produttivi nel territorio attorno alle città maggiori, per effetto della crescente separazione delle funzioni urbane.

A tale dinamica più macro si associa anche una profonda trasformazione del tessuto urbano, caratterizzato sempre più da lunghe distanze e bassa cosiddetto "a lecca-lecca" (*lollipops on a stick*) come ben rappresentato da Southworth (2005) in un suo contributo riferito al contesto statunitense (Fig. 1).

La fine dell'*era d'oro* del camminare negli Stati Uniti, come di molti altri contesti che hanno vissuto un processo analogo, è strettamente legata a questo cambiamento nella struttura residenziale. Già nel 1970 il censimento statunitense certificava che la maggior parte della popolazione nazionale era costituita da abitanti dei *suburbs* (Solnit, 2000).

Fig. 1 - Evoluzione della struttura urbana nel contesto statunitense dal 1900 ad oggi

	Gridiron (c. 1900)	Fragmented parallel (c. 1950)	Warped parallel (c. 1960)	Loops and lollipops (c. 1970)	Lollipops on a stick (c. 1980)
Street patterns					

Fonte: adattato da Southworth (2005, p. 247)

Uno studio di Angel *et al.* (2011) mostra come il livello di densità in molte città americane sia progressivamente diminuito per tutto il XX secolo: lo studio copre un periodo che va dal 1910 al 2000 e raccoglie dati su 20 città, dimostrando che tutte (ad eccezione di Los Angeles) hanno registrato il livello di densità più alto all'inizio della raccolta dati, all'epoca della città tradizionale. La diminuzione della densità rende quindi sempre più necessario coprire maggiori distanze, e di farlo possibilmente nel minor tempo possibile, per poter effettuare più attività, se consideriamo il tempo dedicato quotidianamente alla mobilità contenuto in un intervallo definito e tendenzialmente stabile nel medio periodo (come emerso anche dalle statistiche Isfort).

Ecco allora che ben si comprende la perdita di rilevanza delle modalità attive di spostamento (Ravalet *et al.*, 2014), come il camminare o l'uso della bicicletta, non più in grado di competere, per tempo e distanza, nella copertura delle necessità di spostamento in territori dal tessuto urbano sempre più sfilacciato.

1.3. Il camminare come elemento centrale dell'intermodalità

Nonostante quanto discusso, come visto, nella quotidianità sono consistenti gli spostamenti effettuati a piedi. Inoltre, al di là della quota di spostamenti che vengono realizzati esclusivamente con questa modalità, verosimilmente a causa della forte prossimità delle destinazioni, una parte della popolazione che si sposta camminando lo fa per raggiungere un'ulteriore modalità di spostamento (prevalentemente una fermata del trasporto pubblico). Il camminare si caratterizza in questo senso quale "modalità ponte", poiché permette di accedere al (o uscire dal) sistema della mobilità del territorio o di collegare più mezzi o tragitti in uno stes-

so spostamento, rendendo possibile la pratica dell'intermodalità. Tuttavia, spesso per il fatto che tali spostamenti sono inferiori alla soglia standard per la loro rilevazione (solitamente 5 minuti), questa quota di mobilità pedonale non viene misurata, facendo sì che rimanga "nascosta" quindi alle rilevazioni (Rietveld, 2000). Uno studio puntuale effettuato nella città metropolitana di Montreal (Morency *et al.*, 2011) tuttavia ha permesso di stimare una media di 563 passi per poter accedere alla rete di trasporto dell'area, 111 circa per passare da una modalità all'altra (o per cambiare linea) e 576 per uscire dalla rete. In totale vengono quindi stimati circa 1.250 passi per ogni spostamento effettuato con i mezzi pubblici, corrispondenti a poco meno di 1 km (da raddoppiarsi chiaramente se si considerano andata e ritorno).

Questo è possibile soprattutto nei contesti urbani più densi o grandi, o nelle aree metropolitane ben infrastrutturate dal punto di vista trasportistico, dove quindi i servizi pubblici o collettivi sono più consistenti e dunque l'intermodalità più esercitabile. Sono infatti le città con più di 250.000 abitanti che risultano avere la quota di mobilità a piedi (quasi il 24% contro la media nazionale del 19%) e con i mezzi pubblici più elevata (17,6% contro l'8,6%), valori che calano progressivamente al diminuire della dimensione del centro urbano (Isfort, 2024).

Ben lungi quindi dal rappresentare una modalità poco significativa, il camminare si pone come elemento chiave, sebbene non preponderante, nei contesti urbani per garantire l'accesso a diversi spazi e destinazioni. E recentemente è proprio in virtù di questa sua proprietà che ricerca e politiche hanno iniziato a investire nel suo supporto, per contrastare gli effetti negativi della dispersione insediativa e della conseguente auto-dipendenza che ne deriva, con il suo strascico di esternalità quali inquinamento, congestione e pericolosità delle strade.

Si pensi al grande successo del concetto di *città a 15 minuti*, la cui popolarità è stata legata in questi anni alla figura di Carlos Moreno (Moreno *et al.*, 2021), in cui la camminabilità è posta al centro delle forme di mobilità, quale mezzo privilegiato per partecipare alla vita urbana. Si tratta solo dell'ultima tappa di un percorso riflessivo e teorico che ha visto le discipline quali la pianificazione urbana, l'architettura, la geografia urbana e molte altre, dibattere su nuovi modelli di città. Essa affonda infatti le radici nell'analogo modello delle *Superilles* barcellonesi dei primi anni del 2000, nella tradizione del *New Urbanism* negli anni '80 (Duany *et al.*, 2000) con il modello *Transect*, e prima ancora, agli inizi del secolo, nel modello *Radburn* di Stein e Wright (Stein, 1928), basato sul concetto di *neighbourhood unit* elaborato da Perry nel 1923 (Mehaffy *et al.*, 2015), così come nella *Garden City* di Ebenezer Howard, alla fine dell'800. Si tratta

di esperienze e proposte in cui la vivibilità è strettamente legata ad una forma specifica di accessibilità, in cui la prossimità è centrale, così come il camminare quale modalità per esercitarla.

2. Accessibilità, camminare e camminabilità

Se fino ad ora l'attenzione si è concentrata sull'aspetto della mobilità come pratica fondante la vita quotidiana nonché strumento per esercitare altre pratiche, vogliamo in questa fase della nostra riflessione approfondire il legame tra mobilità e accessibilità, in particolare prendendo in considerazione la sua accezione pedonale.

L'accessibilità è un concetto complesso, “un concetto sfaccettato” (Curtis e Scheurer, 2010). Di solito con essa si intende la facilità con cui un individuo o un gruppo può raggiungere un luogo o una località (accessibilità spaziale), tenendo conto sia della rete infrastrutturale utilizzata sia delle barriere che ne ostacolano l'accesso. Questa prima concettualizzazione dell'accessibilità è stata proposta da Ingram (1971), che descrive l'accessibilità come l'accesso a un luogo da un punto di partenza (*accessibilità relativa*) e come l'accesso a tutti i luoghi possibili in un determinato contesto spaziale (*accessibilità integrale*), poiché ogni destinazione può essere considerata anche come un punto di partenza successivo per ulteriori viaggi.

I primi tentativi di definire e misurare l'accessibilità si sono concentrati sulla distanza fisica, considerata un elemento di attrito in grado di ridurre l'accesso ai servizi. Un'ulteriore evoluzione di tale approccio ha introdotto anche una misura della rilevanza dei servizi (attrattività) in grado di modellare in modo diverso le loro aree di utenza e, di conseguenza, il grado di accessibilità (Hansen, 1959), ad esempio attraverso i cosiddetti modelli gravitazionali (*gravity models*).

Una concettualizzazione più ampia dell'accessibilità è stata introdotta da un cambiamento nell'approccio teorico e analitico, incarnato dalla tradizione di studi *activity-based* (Dalvi, 1978), che ha prodotto uno spostamento dell'attenzione non solo verso i luoghi (come ubicazioni) ma anche verso le attività che si svolgono in tali spazi. Tale cambiamento nell'approccio ha permesso di prendere in considerazione nell'analisi anche le decisioni su cui si basano le scelte di mobilità (poiché, come detto, ogni movimento ha lo scopo di raggiungere un luogo per agire o mettere in pratica qualcosa) e le conseguenze delle azioni stesse per gli individui e le loro strategie di mobilità (Borlini e Memo, 2009). Si è quindi progressivamente aperto il campo allo studio anche delle dimensioni soggettive della mobilità. L'elemento fondamentale su cui ci si concentra non sono quindi solo i *luoghi*,

ma le *opportunità* ovvero le risorse presenti sul territorio, siano esse spazi, beni, servizi o relazioni (Kwan, 1999), la cui varietà e rilevanza vengono solitamente misurate al fine di comprendere meglio le scelte di mobilità delle persone.

Emerge quindi la specificità dell'accessibilità quale proprietà relazionale e non individuale, a differenza della mobilità, propria invece dei singoli soggetti (Colleoni, 2012). Al centro degli studi sull'accessibilità vi è infatti la relazione tra un'opportunità (e di conseguenza la sua ubicazione spaziale), o un insieme di opportunità, e un individuo (o un gruppo di persone). L'accessibilità non può essere considerata in questo senso solo come una proprietà di uno spazio o di un luogo di attività, ma acquista significato solo in relazione all'attore, la persona (o il gruppo) che ha bisogno di svolgere quell'attività e quindi di accedervi. Gli attori sociali sono coloro che vivono di fatto la facilità o la mancanza di accesso alle risorse materiali o immateriali offerte dal territorio, e solo studiando i loro metodi di appropriazione delle risorse è possibile comprendere appieno il livello di accessibilità alle esigenze rilevanti a cui mirano (Borlini e Memo, 2009). L'accessibilità è quindi, come sottolineato da Cass, Shove e Urry (2005), costituita sia da una componente oggettiva, poiché modellata da vincoli spaziali e temporali, sia da una componente soggettiva: la capacità delle persone di affrontare e negoziare tali vincoli, in base alle loro caratteristiche, obiettivi, bisogni e desideri.

Per questo motivo, recentemente gran parte degli studi sull'accessibilità si sono concentrati sui metodi disaggregati per misurare l'accessibilità specifica di particolari popolazioni o rilevare la rilevanza delle proprietà e delle caratteristiche individuali sull'accesso alle opportunità. Se è vero dunque che una elevata mobilità è considerabile un buon indicatore delle potenzialità di raggiungere determinati luoghi di interesse, essa può essere valutata come tale tuttavia solo se confrontata con le condizioni, le mete e i beni o servizi a cui tramite essa è possibile accedere e con le percezioni soggettive di coloro che devono o desiderano raggiungerli. Tutto ciò rappresenta una sfida ancora più grande in un contesto caratterizzato dal processo di urbanizzazione descritto in precedenza, dove la crescita delle distanze e la separazione sempre più marcata delle funzioni territoriali sono sempre più accentuate.

2.1. Il camminare come modalità di accesso più universale

Il concetto di accessibilità pedonale è stato ampiamente studiato negli ultimi anni (Zielstra e Hochmair, 2011; Tal e Handy, 2012; Achuthan *et al.*, 2007; Olszewski e Wibowo, 2005; Aultman-Hall *et al.*, 1997), in particolare in relazione alle esigenze di miglioramento della vivibilità dei luoghi

(Tight *et al.*, 2004) grazie allo sviluppo della prossimità. Ciò è intuitivo: l'aver a disposizione una gamma di servizi necessari che richiedano uno spostamento minimo è un risparmio di costi sia di tempo che monetari in termini di mobilità.

La vicinanza alle opportunità può essere considerata un vantaggio per ragioni pratiche (data l'assoluta facilità di accesso che comporta) e perché la mobilità richiede generalmente, come sottolineato ad esempio da Kenyon, Lyons e Rafferty (2002) e Cass, Shove e Urry (2005) ma anche da Haugen (2011), risorse specifiche (come veicoli personali, mezzi di trasporto pubblici e infrastrutture dedicate) che sono distribuite in modo non uniforme nello spazio e tra gli individui (ad esempio, in base al sesso, all'età, alle condizioni socio-economiche e alle eventuali limitazioni motorie personali), influenzando così la loro capacità di colmare le distanze (Lynch, 1981; Kaufmann *et al.*, 2004; Knowles, 2006). La vicinanza può quindi fungere da leva per ridurre l'impatto delle differenze individuali che determinano le disuguaglianze nelle opportunità di mobilità³, eliminando la necessità di avere accesso a prerequisiti specifici utili per l'utilizzo dei mezzi di trasporto, come la patente di guida (è il caso dei giovani o degli anziani), o a determinate risorse economiche.

Lo studio dell'accessibilità pedonale ha aperto quindi la strada a un altro campo specifico di ricerca, strettamente correlato ad esso e in parte sovrapponibile: gli studi sulla *walkability* o camminabilità⁴. La *walkability* differisce dall'accessibilità per la maggiore attenzione agli aspetti che migliorano il comportamento pedonale delle persone, sia in relazione agli aspetti fisici dell'ambiente, alla sua attrattiva, sia alle caratteristiche soggettive degli individui e alla loro percezione degli elementi fisici dell'ambiente stesso. Rappresenta quindi una condizione imprescindibile per la realizzazione dell'accessibilità pedonale, dal momento che non si limita a considerare la mera distanza fisica tra origine e destinazione (la prossimità spaziale) ma una serie più ampia di aspetti (anche soggettivi) che permettono di realizzarla in concreto. Una maggiore o minore camminabilità, quindi, non deriva unicamente dal fatto di contenere l'impedenza dello spostamento, (ovvero il costo fisico/temporale/economico che viene richiesto per poter raggiungere servizi o opportunità), ma anche dalla presenza di elementi utili ad incrementare la qualità dei contesti locali o delle aree residenziali (Colleoni *et al.*, 2017).

³ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Sara Della Santina nel presente volume.

⁴ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Sara Della Santina nel presente volume.

Nella prossima sezione si affronteranno con esempi concreti e casi studio, le sfide dell'applicazione del criterio dell'accessibilità pedonale, tramite la misurazione della camminabilità⁵, per la valutazione della qualità, da questo punto di vista, dei contesti urbani nella cornice più ampia dello sviluppo metropolitano.

3. *Walkability* e accessibilità pedonale

La *walkability* definisce, in estrema sintesi, la possibilità che un luogo risulti *walkable* (camminabile), e quindi attraversato e vissuto dai pedoni. Per Southworth (2005, p. 248, traduzione e corsivo mio, nda):

[...] è la misura in cui l'ambiente costruito *supporta e incoraggia* il camminare fornendo *comfort* e *sicurezza* ai pedoni, *collegando* le persone con destinazioni *diverse* in un lasso di *tempo* e con uno *sforzo ragionevoli*, e offrendo *interesse* visivo nei percorsi attraverso la rete.

Molte sono le definizioni del concetto, talvolta parzialmente variabili in funzione delle dimensioni che si intende sottolineare, ma tutte tendono a convergere su alcune fondamentali. Come afferma Forsyth *et al.* (2008), le diadi rilevanti e più comuni sono le seguenti:

- camminabile in quanto vicino. Un ambiente pedonale implica una breve distanza dalla destinazione, in particolare dove guidare è scomodo o le persone non hanno auto: questa è la prospettiva nella pianificazione dei trasporti. Questa definizione ha molto a che fare con il calcolo dei costi-benefici di un individuo, che possono far variare di conseguenza la percezione di cosa sia “vicino”;
- camminabile in quanto libero da barriere. Un ambiente camminabile è attraversabile senza ostacoli significativi. La *walkability* può essere declinata più specificatamente per indicare l'attraversabilità da parte di categorie dai bisogni diversi come bambini, anziani, disabili (o più semplicemente persone che indossano tacchi alti o trasportano bagagli);
- camminabile in quanto sicuro in termini di percezione e diffusione della criminalità o rispetto al traffico;
- camminabile in quanto ricco di infrastrutture che garantiscono la pedonalità degli spazi. Un ambiente camminabile mostra visibilmente

⁵ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Sara Della Santina e Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano nel presente volume.

infrastrutture pedonali complete come marciapiedi o percorsi separati, attraversamenti pedonali segnalati, arredo urbano e alberi lungo le strade. Si tratta di definire spazi accoglienti ad uso delle diverse categorie di utenza possibili (e relativi interessi: opportunità, servizi, ...).

Si tratta in generale di aspetti sia oggettivi che, in buona parte, soggettivi, da cui deriva la grande difficoltà dei tentativi di misurare tale proprietà, la quale tuttavia, come visto e accennato citando il successo del concetto della Città a 15 minuti, risulta sempre più di interesse per il dibattito tecnico e pubblico. La misurazione e valutazione della pedonalità e quindi accessibilità pedonale degli spazi rappresentano in ogni caso passaggi propedeutici per rendere possibili interventi volti a migliorare la qualità della vita delle popolazioni urbane, nonché per valutare anche l'effetto degli interventi di pianificazione realizzati a questo scopo.

3.1. Misurare l'accessibilità pedonale

Dalla varietà di definizioni di camminabilità che si sono succedute negli anni sono derivate altrettante proposte di misurazione della stessa, favorite dalla diffusione degli strumenti di analisi spaziale dei dati, in particolare i Sistemi di Informazione Geografica (GIS).

Da un punto di vista metodologico una delle proposte più influenti volte a definire i criteri e le variabili utili a misurare la camminabilità e accessibilità pedonale è certamente quella sviluppata da Frank *et al.* nel 2008. Nel loro contributo sullo studio della qualità della vita nei quartieri, essi sottolineano la grande varietà delle fonti di informazione solitamente incluse nell'analisi della pedonabilità. Tra queste: le opinioni di esperti (Saelens *et al.*, 2003), dati censuari e osservazioni sistematiche (Hoehner *et al.*, 2003; Moudon e Lee, 2003), banche dati sull'uso del suolo che utilizzano sistemi informativi geografici (Cervero e Duncan, 2003).

Dall'analisi che essi fanno della letteratura tematica emerge che tra gli elementi relativi alle caratteristiche dello spazio più rilevanti, nonché relativamente semplici da misurare, e capaci di influenzare il comportamento delle persone che camminano (e in generale le pratiche di mobilità attiva) possono essere inclusi:

- l'uso misto del territorio. Secondo il principio per cui maggiore è la varietà degli usi del suolo, minori le distanze tra le funzioni che vi sono localizzate, maggiore quindi la pedonabilità (Leslie *et al.*, 2007);
- la connettività stradale. Una variabile *proxy* per misurare il numero di potenziali direzioni e destinazioni tra cui scegliere, secondo il principio per cui maggiori sono le intersezioni/snodi, minore la lunghezza dei

segmenti viari da percorrere e quindi maggiori le opportunità di cambio direzione per raggiungere mete diverse (Saelens *et al.*, 2003);

- la densità residenziale, cui si collega la densità dei servizi (ad esempio di trasporto, ma non solo), e le combinazioni di queste variabili.

Alcuni dei lavori prodotti in questo ambito meritano di essere citati, in quanto rappresentano pietre miliari nel campo. Cervero e Kockelman (1997) hanno proposto, in un famoso contributo sui fattori che determinano il comportamento di viaggio, il loro metodo di valutazione dell'ambiente costruito in termini di impatto sul comportamento di mobilità. In quell'occasione sottolineano l'importanza della densità, della diversità e del design degli spazi nel plasmare i comportamenti delle persone (le cosiddette 3D – *density, diversity, design* – poi ampliate a 5D da Ewing e Cervero nel 2001, con l'aggiunta dell'accessibilità della destinazione e della distanza dal trasporto pubblico – *destinations accessibility, distance*). Sebbene in riferimento soprattutto a contesti anglosassoni, è stato riscontrato che la densità, la diversità dell'uso del suolo e la progettazione orientata ai pedoni riducono generalmente il numero di spostamenti e incoraggiano quelli non automobilistici in modo statisticamente significativo, anche se non in misura dominante (Vu *et al.*, 2020). La moltiplicazione dei siti web e dei sistemi di misurazione e di valutazione del livello di camminabilità delle diverse aree urbane (come *Walkscore*⁶ o *Walkshed*⁷), spesso a pagamento, è indicativa della crescente attenzione dedicata al tema in settori quali gli investimenti immobiliari e le scelte residenziali. Analogamente hanno visto la loro comparsa servizi webgis⁸ sviluppati a fini di ricerca, solitamente ad accesso libero, sebbene senza la possibilità di scaricare alcun prodotto o dato. Un esempio in questo senso è rappresentato dalla piattaforma *15min-City*⁹ dedicata alla misurazione del grado di accessibilità a piedi e in bicicletta di diverse città del mondo, sviluppato da Bruno *et al.* (2024). L'applicativo permette di visualizzare una griglia di poligoni regolari sovrapposta al territorio di diverse città globali, i quali assumono una colorazione diversa a seconda del tempo medio che è richiesto, nell'area in corrispondenza della quale si collocano, per raggiungere una serie di servizi individuati come rilevanti per la vita quotidiana (Fig. 2).

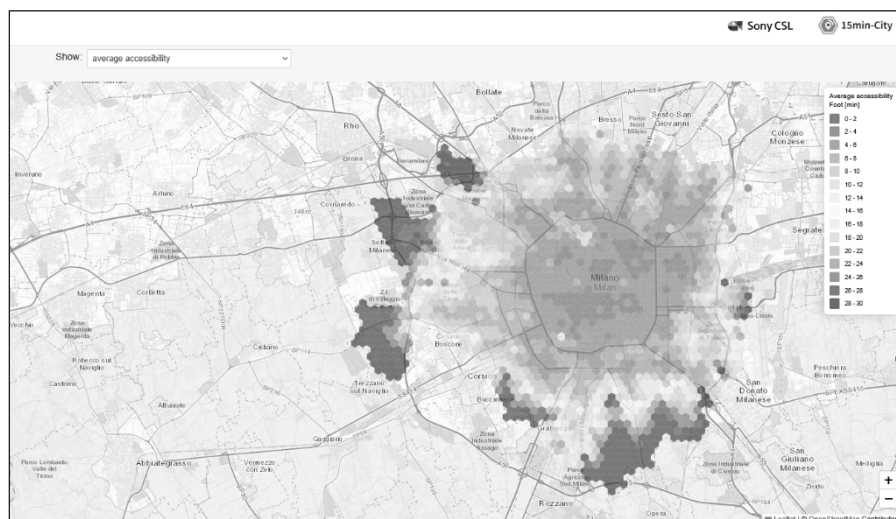
⁶ www.walkscore.com/, visto il 15 novembre 2025.

⁷ <https://walkshed.org/>, visto il 15 novembre 2025.

⁸ Estensioni web di prodotti di elaborazioni GIS pubblicati a fini informativi e comunicativi in rete.

⁹ Accessibile all'indirizzo: <https://whatif.sonycls.it/15mincity/15mincity.php>, visto il 15 novembre 2025.

Fig. 2 - Esempio di calcolo dell'indice di accessibilità alle opportunità a piedi sul territorio del Comune di Milano. Le diverse sfumatura di colore indicano aree dall'accessibilità più elevata (centro città) a più bassa (aree periferiche) dove la media raggiunge i 30 minuti

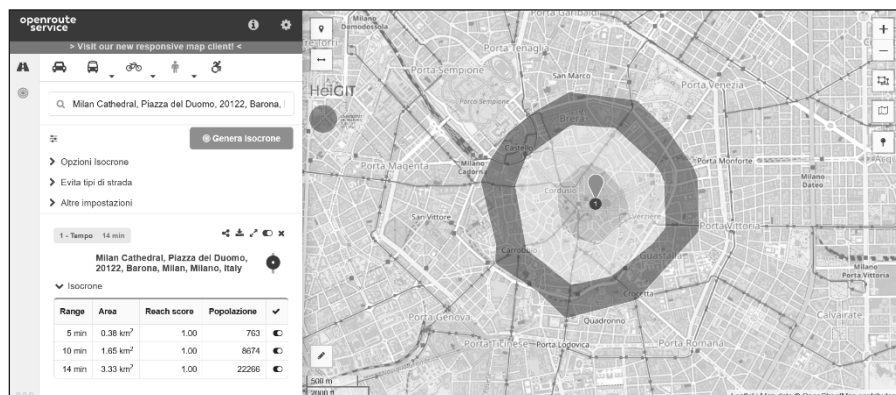


Fonte: piattaforma 15min-City (Sony CLS)

Un altro esempio particolarmente virtuoso di questo tipo di esperienze è costituito da *Openroute Service*¹⁰, piattaforma multiservizi sviluppata dall'Heidelberg Institute for Geoinformation Technology (HeiGIT). Nato nel 2008, si tratta di una piattaforma open e gratuita, in cui è possibile (a livello globale) individuare e visualizzare la superficie di territorio che può essere coperta a piedi, in bicicletta, con un mezzo a motore (o anche, per la sola Europa, in sedia a rotelle) in un dato intervallo di tempo (Fig. 3). Il valore aggiunto di questa soluzione risiede nel fatto di essere alimentata da dati provenienti da OpenStreetMap (OSM), progetto appartenente all'universo Wikimedia, che ha come obiettivo quello dell'archiviazione e messa a disposizione di dati geografici a livello globale in forma libera. Lo strumento permette anche di visualizzare la localizzazione delle opportunità territoriali presenti nelle aree mappate con le isocrone, con il limite di includere unicamente elementi mappati dalla community OSM, che non sempre raccolgono la totalità di quelli esistenti.

¹⁰ Accessibile all'indirizzo: <https://openrouteservice.org/>, visto il 15 novembre 2025.

Fig. 3 - Esempio di calcolo di isocrona (area raggiungibile in un determinato intervallo di tempo) di 15 minuti percorsi a piedi, a partire dal Duomo di Milano. Le diverse aree concentriche distinguono sotto-aree raggiungibili in 5 minuti



Fonte: piattaforma Openroute Service

3.2. Accessibilità: a cosa e per chi?

La selezione delle opportunità da considerare è un altro dei temi critici nella valutazione dell'accessibilità dei contesti urbani, dal momento che sia la loro specificità che l'importanza relativa possono variare significativamente a seconda della popolazione cui ci si riferisce.

Come sottolineato da Geurs e Van Wee (2004) e accennato anche in precedenza, esiste infatti, oltre alla dimensione più fisica ed oggettiva (legata alle differenze di usi del suolo e della localizzazione delle funzioni territoriali, oltre che delle infrastrutture di trasporto) una componente individuale nella valutazione dell'accessibilità. Questa è plasmata dalle esigenze specifiche dei soggetti (dovute all'età, al reddito, al livello di istruzione, alle caratteristiche del nucleo familiare, ...), dalle capacità (le condizioni fisiche delle persone, disponibilità di mezzi, ...) e dalle possibilità (date dal reddito, ...). Analogamente si pone una componente temporale, costituita sia dai vincoli temporali legati alla disponibilità delle opportunità in diversi momenti della giornata, che al tempo a disposizione degli individui per usufruirne. Ad esempio alcuni gruppi sociali, come le donne, possono essere esclusi dalla partecipazione a diverse attività a causa delle responsabilità di cura e dei relativi vincoli di tempo che le contraddistinguono (Colleoni, 2004).

Nell'esempio riportato di 15min-City si tratta di opportunità territoriali quali:

- attività all'aperto (parchi, passeggiate, picnic...);
- istruzione (scuole, università...);
- beni di uso comune (supermercati, negozi di alimentari...);
- ristorazione (ristoranti, bistrot, caffè...);
- trasporti (stazioni degli autobus, stazioni ferroviarie, taxi...);
- attività culturali (musei, teatri, cinema...);
- esercizio fisico (palestre, centri sportivi...);
- servizi (uffici, banche, uffici postali, municipi...);
- assistenza sanitaria (ospedali, medici, farmacie...).

L'importanza della scelta di quali opportunità considerare emerge chiaramente grazie all'uso dello strumento stesso, il quale infatti permette di considerare ciascuna categoria di servizi singolarmente. Ciò determina una variazione significativa della colorazione, e quindi della valutazione dell'accessibilità delle diverse parti della città, poiché limitata alla specifica dimensione o categoria di servizi.

Può sembrare un'osservazione banale, ma da tale consapevolezza deriva una dimostrazione dell'esistenza di diverse mappe di accessibilità applicabili alla stessa città o territorio, valevoli, nello stesso momento, per diverse popolazioni, momenti della giornata o a seconda delle caratteristiche e degli scopi specifici dei soggetti che si trovano a muoversi per le proprie attività quotidiane¹¹. Blečić e colleghi (2015) hanno chiaramente esplicitato questa variabilità in un loro studio applicato al caso della città di Alghero, in Sardegna. In quel caso sono state ricostruite diverse mappe di accessibilità pedonale per tre diversi profili di popolazione o scopi/attività:

1. la prima è orientata ai turisti (comprende servizi di alloggio, intrattenimento, bar e ristoranti, ...);
2. la seconda include servizi utili a una popolazione di genitori, come scuole elementari e medie, supermercati e negozi di alimentari, ...;
3. la terza è dedicata in maniera più generica ai servizi culturali ed educativi (teatri, biblioteche, cinema, scuole, università, ...).

Le tre mappe presentano una diversa distribuzione dell'indice di accessibilità pedonale applicato, con aree che emergono come più o meno favorite, a seconda chiaramente del grado di concentrazione della domanda ed offerta dei relativi servizi ed opportunità.

Accanto alla scelta di cosa considerare, si pone anche la sfida di quale rilevanza possa avere nello specifico, all'interno di una categoria di servizi,

¹¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano nel presente volume.

ciascuno di essi. Non va dimenticato infatti che non tutte le opportunità possono essere realisticamente collocate a una distanza che risulti accessibile a piedi, soprattutto quelle che rientrano nei cosiddetti “servizi di rango elevato” (Christaller, 1980). Nella categoria ad esempio dei servizi di istruzione non è pensabile avere una distribuzione capillare di sedi universitarie nella stessa misura in cui invece accade per le scuole primarie. Analogamente se è opportuno che ambulatori e servizi di medicina di base siano il più possibile collocati a una distanza pedonale, lo stesso non può dirsi per le strutture complesse come gli ospedali. Questo chiaramente non per una scarsa importanza di questi servizi, ma per, ad esempio, la minore frequenza d’uso con cui se ne fruisce (ma anche in questo caso dipende sempre dalle diverse necessità dei soggetti che si considerano) e della specificità della domanda che devono soddisfare.

Anche in questo caso quindi la letteratura si è molto spesa per trovare soluzioni alla necessità di controllare la grande varietà di componenti soggettive per la valutazione dell’accessibilità, in particolare pedonale. Il progetto denominato CURHA¹², promosso dall’Université de Montreal, Luxembourg Institute of Socio-Economic Research e INSERM – Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale, rappresenta un tentativo esemplificativo in questo senso, dedicato in particolare alla popolazione anziana (Perchoux *et al.*, 2019).

La ricerca, condotta sulla città di Lussemburgo e sull’intero territorio nazionale, si è in parte concentrata sulla necessità di definire un indice di pedonabilità dello spazio urbano composto da 5 diversi elementi/dimensioni, diffuse in letteratura e già citate: densità della popolazione, varietà di uso del suolo, connettività, livello di verde presente, presenza e prossimità ai servizi. Per adattarla alla popolazione target, nella valutazione dei bacini di accessibilità esperiti dagli anziani, si è ad esempio adottata una velocità media di camminata più bassa di quella normalmente considerata: 3,2 km/h contro i 4,5 km/h di norma (Victor, Klein e Joliveau, 2015). Parallelamente, per quanto riguarda la presenza e varietà di servizi, è stata effettuata una ponderazione della loro rilevanza considerando la frequenza potenziale del loro uso: si è distinto quindi tra servizi fruiti quotidianamente (più importanti nella misurazione dell’accessibilità), settimanalmente (rilevanza media) o mensilmente (rilevanza bassa). Tali accortezze permettono dunque di correggere le misurazioni, adattandole ai casi specifici e alle popolazioni particolari che si intende studiare.

¹² *Understanding the Role of Contrasting Urban Contexts in Healthy Ageing: An International Study of Daily Mobility and Active Living Using Wearable Sensor Devices across Cohorts (CURHA).*

3.3. Accessibilità pedonale a scala metropolitana

Sebbene quando si parli di accessibilità pedonale, come visto, ci si riferisca per lo più a un contesto di prossimità, urbano, essa non risulta tuttavia meno importante al crescere della scala di analisi. Si è già trattato inizialmente del ruolo del camminare come modalità-ponte, che permette di accedere al sistema della mobilità, inteso come l'insieme della rete di infrastrutture e servizi presenti in un territorio, ampliando così l'accessibilità andando oltre la dimensione della vicinanza/prossimità diretta alle destinazioni finali.

Nonostante la disponibilità di mezzi di trasporto collettivo o pubblico sia anche in questo caso maggiore nei contesti territoriali più densi, soprattutto in un'epoca in cui l'urbanizzazione ha seguito il percorso descritto nella prima parte di questo contributo, è anche vero che sempre più si discute di promuoverne un mutamento.

Anche i contesti metropolitani più estesi hanno infatti avviato programmi di pianificazione dell'edificato e di organizzazione della rete di trasporto passeggeri in direzione dell'approccio TOD (*Transit Oriented Development*¹³). Come riportato da Pucci *et al.* (2021) per TOD si intende un modello di pianificazione territoriale volta ad integrare i trasporti con l'uso del suolo, a concentrare lo sviluppo urbanistico a medio-alta densità e con elevata diversità funzionale in contesti caratterizzati da alta accessibilità al trasporto pubblico. L'obiettivo è quello di incoraggiarne l'uso e limitare la dipendenza dall'auto privata (Cervero, 2004; Givoni e Banister, 2010; Bertolini, 2012; Bertolini, Curtis e Renne, 2012), garantendo al contempo la possibilità di fruire di opportunità che, seppur non localizzate in stretta prossimità, lo possono diventare in breve tempo grazie all'uso del TPL.

La Città Metropolitana di Milano a partire dall'edizione 2021-23 del proprio PTM (Piano Territoriale Metropolitano) ha avviato un percorso di programmazione dello sviluppo territoriale volto a valorizzare la logica del TOD. Nello specifico sono stati individuati alcuni snodi del sistema dei trasporti metropolitano di interesse strategico (56 al 2021), definiti LUM (Luoghi Urbani della Mobilità), per il fatto di porsi come hub modali capaci di integrare più mezzi di trasporto tra loro e al contempo offrire un punto di riferimento per lo sviluppo di ulteriori servizi e funzionalità di prossimità.

Il PTM distingue tra tre categorie di LUM a seconda della scala di rilevanza che assumono:

¹³ Pianificazione territoriale orientata al trasporto pubblico.

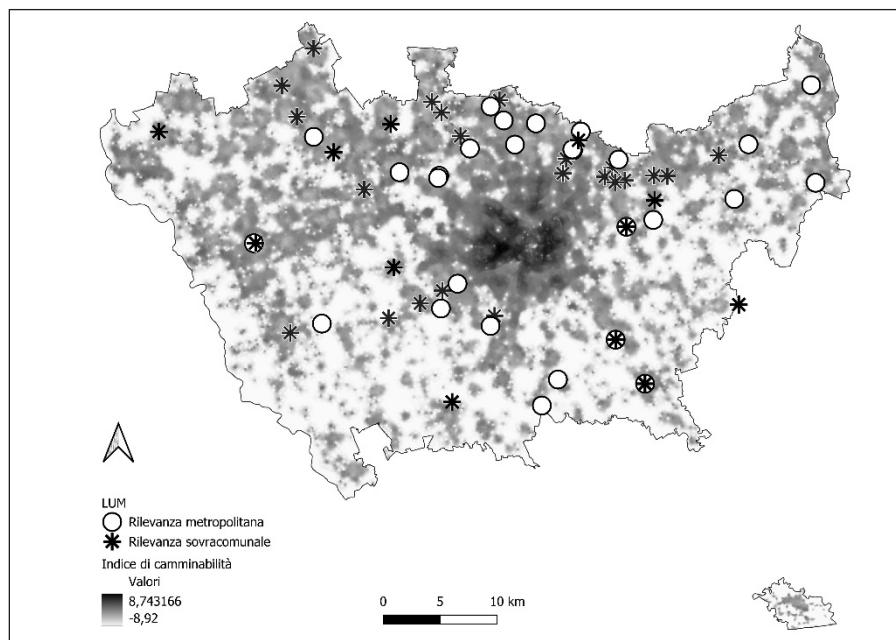
- LUM di rilevanza strategica *metropolitana*, quando interscambiano più direttrici di trasporto primarie (linee del servizio ferroviario regionale e nazionale o linea primaria del TPL su gomma), o sono dotati di parcheggio di interscambio con la viabilità extraurbana con almeno 1.000 posti auto;
- LUM di rilevanza strategica *sovracomunale*, quando servono un bacino territoriale di riferimento esteso ad almeno tre Comuni attraverso una o più delle seguenti modalità: linee del TPL a frequenza almeno oraria, rete ciclabile protetta, parcheggio adeguatamente proporzionato e viabilità intercomunale di facile accesso;
- LUM di rilevanza strategica *locale*, quando servono un intorno urbano dove è presente un'elevata concentrazione di funzioni residenziali, terziarie, commerciali e servizi di rilevanza sovracomunale.

Collocati a raggiera rispetto il nucleo metropolitano, essi si localizzano sia in aree ad accessibilità pedonale già alta, altre volte invece rappresentano ancora elementi isolati. Lo si può valutare dal confronto tra la loro localizzazione e la distribuzione dell'indice di camminabilità calcolato con il metodo già citato di Perchoux *et al.* (2019) e applicato sul contesto della Città Metropolitana di Milano¹⁴ in seguito da Caiello (2018). Si può notare un'attesa forte concentrazione della camminabilità in corrispondenza del nucleo della Città Metropolitana, dove la prossimità è strettamente legata all'elevata densità che contraddistingue il comune centrale di Milano (Fig. 4). I valori tendono poi a decrescere allontanandosi dal capoluogo, ma non in forma costante: emergono, soprattutto a nord e a ovest aree ad alta camminabilità, in corrispondenza dei sub-poli metropolitani, mentre più penalizzati appaiono i contesti del sud ed est. I LUM si collocano molto spesso in corrispondenza di aree ad alta camminabilità, in particolare a nord di Milano, direzione di sviluppo dell'urbanizzazione locale. Tuttavia si possono rilevare anche alcuni casi, soprattutto a sud del capoluogo, in cui tale sovrapposizione appare in parte carente.

In tali contesti si vanno a combinare una di per sé più contenuta accessibilità pedonale, con una ridotta facilità di accesso al sistema di trasporti metropolitano, limitando la possibilità di compensare la scarsa prossimità delle opportunità con l'accesso agevolato dal TPL delle stesse.

¹⁴ Estendendo però il target all'intera popolazione, non solamente quella anziana.

Fig. 4 - Localizzazione dei LUM nella Città Metropolitana di Milano e distribuzione dell'indice di camminabilità costruito seguendo il modello sviluppato da Perchoux e colleghi (2019)



Fonte: elaborazione dell'autore su dati OSM, Istat, Città metropolitana di Milano, Dusaf, Regione Lombardia

Conclusioni

A differenza di quanto spesso affermato o ritenuto, il camminare rappresenta già oggi una grande risorsa nella mobilità quotidiana. Molto tuttavia resta ancora da fare, per trasformarla da “cenerentola” della mobilità a leva per ridimensionare l’auto-mobilità e l’auto-dipendenza, per cambiare radicalmente i territori che viviamo.

La sfida non è semplice, poiché ci impone di lavorare per rendere “a portata di piede” una realtà pensata per essere “a portata di auto”. L’augurio è quello ci si sforzi sempre più di pensare non solo alla necessità di accedere alle opportunità ma lavorare sulla modalità con cui accedere, al come garantirlo.

Questo infatti può portare con sé molti altri effetti positivi, in parte discussi anche in altri capitoli di questo volume.

Luoghi pedonalmente accessibili, direttamente o tramite il trasporto pubblico possono davvero rendere concreto l’obiettivo della città a 15 mi-

nuti e quello della regione urbana o territorio a 30, sua declinazione a scala più ampia (Moreno *et al.*, 2024). Si tratta, come visto, in primo luogo di una sfida di pianificazione del territorio, ma anche di attenzione alle necessità delle diverse popolazioni che lo abitano. Una sfida integrata, fisica e sociale, infrastrutturale e comportamentale, nonché territorializzata: ogni contesto deve trovare la propria via per realizzarla, in virtù delle proprie specificità locali, a partire dall'osservazione e valutazione delle esperienze altrui. In questo senso le reti di cooperazione transnazionali (come la rete europea CIVITAS) e i programmi di ricerca applicata dedicati (come il programma europeo DUT – *Driving Urban Transitions*) rappresentano esempi virtuosi, utili strumenti per contribuire allo scopo.

Riferimenti bibliografici

- Achuthan K., Titheridge H., Mackett R., “Measuring pedestrian accessibility”, in Aa. Vv., *Proceedings of the Geographical Information Science Research UK (GISRUK) Conference*, National Centre for Geocomputation, National University of Ireland, 2007.
- Angel S., Blei A., Parent J., Civco D., “The decline in transit-sustaining densities in US cities, 1910-2000”, in G.K. Ingram and Y.-H. Hong (eds.), *Climate Change and Land Policies*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, 2011.
- Aultman-Hall L., Roorda M., Baetz B.W. (1997). *Using GIS for evaluation of neighborhood pedestrian accessibility*, «Journal of Urban Planning and Development», 123(1), pp. 10-17.
- Bertolini L. (2012), *Integrating mobility and urban development agendas: A manifesto*. «disp-The Planning Review», 48(1), pp. 16-26.
- Bertolini L., Curtis C., Renne J. (2012), *Station area projects in Europe and beyond: Towards transit oriented development?*. «Built Environment», 38(1), pp. 31-50.
- Blečić I., Cecchini A., Congiu T., Fancello G., Talu V., Trunfio G.A., “Operationalising urban capabilities: the case of walkability”, in Aa.Vv., *Proceedings of the 2015 HDCA Conference-Capabilities on the Move: Mobility and Aspirations*, Washington, 2015.
- Borlini B., Memo F. (2009), *Ripensare l'accessibilità urbana*, Cittalia Fondazione Anci Ricerche. www.cittalia.net/images/file/Paper2_Borlini_Memo.pdf
- Bruno M., Monteiro Melo H.P., Campanelli B., Loreto V. (2024), *A universal framework for inclusive 15-minute cities*. «Nature Cities», 1(10), pp. 633-641.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), *Social exclusion, mobility and access*, «The Sociological Review», 53(3), pp. 539-555.
- Cervero R. (ed.) (2004), *Transit oriented development in the United States: Experiences, challenges and prospects*, The National Academies Press, Washington.
- Cervero R., Duncan M. (2003), *Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay area*, «American Journal of Public Health», 93, pp. 1478-1483.

- Cervero R., Kockelman K. (1997), *Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design*, «Transportation Research Part D: Transport and Environment», 2(3), pp. 199-219.
- Christaller W. (1980), *Le località centrali della Germania meridionale*, FrancoAngeli, Milano.
- Colleoni M. (2012), “Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento”, in M. Colleoni, M. Castrignanò, C. Pronello (a cura di), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano, 2012.
- Colleoni M., Caiello S., Daconto L., “Walkability e accessibilità urbana”, in S. Brini (a cura di), *Focus Mobilità pedonale in città. XIII Rapporto Qualità dell'Ambiente Urbano*, ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, Roma, 2017.
- Colleoni, M. (2019), *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.
- Curtis C., Scheurer J. (2010), *Planning for sustainable accessibility: Developing tools to aid discussion and decision-making*, «Progress in Planning», 74(2), pp. 53-106.
- Dalvi M.Q. (1978), *Behavioural modelling accessibility, mobility and need: concepts and measurement*, «Behavioural Travel Modelling», pp. 639-653.
- Duany A. (2000), *Suburban Nation*, North Point Press, New York.
- Ebenzer Howard (1898), *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*, Swan Sonnenschein & Co., London.
- Eurostat (2021), *Passenger Mobility Statistics*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Passenger_mobility_statistics#Data_sources
- Ewing R., Cervero R. (2001), *Travel and the Built Environment: A Synthesis*, «Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board», 1780, pp. 87-114.
- Forsyth A., Southworth M. (2008), *Cities Afoot – Pedestrians, Walkability and Urban Design*, «Journal of Urban Design», 13(1), pp. 1-3.
- Frank L.D., Kerr J., Sallis J.F., Miles R., Chapman J. (2008), *A hierarchy of sociodemographic and environmental correlates of walking and obesity*, «Preventive Medicine», 47(2), pp. 172-178.
- Galster G., Hanson R., Ratcliffe M.R., Wolman H., Coleman S., Freihage J. (2001), *Wrestling sprawl to the ground: defining and measuring an elusive concept*. «Housing policy debate», 12(4), pp. 681-717.
- Geurs K.T., Van Wee B. (2004), *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*. «Journal of Transport geography», 12(2), pp. 127-140.
- Givoni M., Banister D. (2010), *Integrated transport: From policy to practice.*, Routledge, London-New York.
- Hansen W.G. (1959), *How accessibility shapes land use*, «Journal of the American Institute of Planners», 25(2), pp. 73-76.
- Haugen K. (2011), *The Advantage of 'Near': Which Accessibilities Matter to Whom?*, «European Journal of Transport and Infrastructure Research», 11(4), pp. 368-388.

- Hoehner C.M., Brennan L.K., Brownson R. C., Handy S.L., Killingsworth R.E. (2003), *Opportunities for integrating public health and urban planning approaches to promote active community environments*, «American Journal of Health Promotion», 18, pp. 14-20.
- Indovina F. (a cura di) (1990). *La città diffusa*. Daest-Iuav, Venezia.
- Ingram D.R. (1971), *The concept of accessibility: a search for an operational form*, «Regional Studies», 5(2), pp. 101-107.
- Isfort (2019), *16° Rapporto sulla mobilità degli Italiani*, «Indagine AUDIMOB». www.isfort.it/
- Isfort (2024). *21° Rapporto sulla mobilità degli Italiani*, «Indagine AUDIMOB». www.isfort.it/
- Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D. (2004), *Motility: mobility as capital*, «International Journal of Urban and Regional Research», 28(4), pp. 745-756.
- Kenyon S., Lyons G., Rafferty J. (2002), *Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility*, «Journal of Transport Geography», 10(3), pp. 207-219.
- Knowles R. (2006), *Transport shaping space: differential collapse in time-space*, «Journal of Transport Geography», 14, pp. 407-425.
- Kwan M.P. (1999), *Gender and individual access to urban opportunities: a study using space-time measures*, «The Professional Geographer», 51(2), pp. 210-227.
- Leslie E., Coffee N., Frank L., Owen N., Bauman A., Hugo G. (2007), *Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes*, «Health & Place», 13(1), pp. 111-122.
- Levine J., Grengs J., Merlin L.A. (2019), *From mobility to accessibility: Transforming urban transportation and land-use planning*, Cornell University Press, Ithaca.
- Lynch K. (1981), *Il senso del territorio*, Il saggiatore, Milano.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli. La nuova morfologia della città*, Il Mulino, Bologna.
- Mehaffy M.W., Porta S., Romice O. (2015), *The “neighborhood unit” on trial: A case study in the impacts of urban morphology*, «Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability», 8(2), pp. 199-217.
- Meyer M.D., Miller E.J. (2001), *Urban transportation planning: A decision-oriented approach*, McGraw-Hill, New York.
- Morency C., Trépanier M., Demers M., (2011), *Walking to Transit: An Unexpected Source of Physical Activity*, «Transport Policy», 18(6), pp. 800-806.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pralong F. (2021), *Introducing the “15-minute city”: sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities*, «Smart Cities», 4 (1), pp. 93-111.
- Moreno C., Gall C., Chabaud D., “Designing the 30-Minute Territory | Progettare il territorio dei 30 minuti.”, in CNAPPC Consiglio Nazionale degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori, Carlos Moreno (a cura di), *ITALY in PROXIMITY*, Lettera Ventidue, 2024.
- Moudon A.V., Lee C. (2003), *Walking and bicycling: an evaluation of environmental audit instruments*, «American Journal of Health Promotion», 18(1), pp. 21-37.

- Olszewski, P., & Wibowo, S. (2005), *Using equivalent walking distance to assess pedestrian accessibility to transit stations in Singapore*, «Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board», 1927, pp. 38-45.
- Perchoux C., Brondeel R., Wasfi R., Klein O., Caruso G., Vallee J., Gerber P., (2019), *Walking, Trip Purpose, and Exposure to Multiple Environments: A Case Study of Older Adults in Luxembourg*, «Journal of Transport & Health», 13, pp. 170-184.
- Pucci P., Carboni L., Lanza G. (2021), *Accessibilità di prossimità per una città più equa: sperimentazione in un quartiere di Milano*, «Territorio», 99(4), pp. 40-52.
- Ravalet E., Christie D.P., Munafò S., Kaufmann V. (2014), *Analysis of Walking in Five Swiss Cities: A Quantitative and Spatial Approach*, Paper presentato al 14th Swiss Transport Research Conference, May, 14-16, Monte Verità-Ascona.
- Rietveld P. (2000), *Non-motorised modes in transport systems: A multimodal chain perspective for The Netherlands*. «Transportation Research Part D: Transport and Environment», 5(1), pp. 31–36.
- Saelens B.E., Sallis J.F., Frank L.D. (2003), *Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures*, «Annals of Behavioral Medicine», 25 (2), pp. 80-91.
- Solnit R. (2005), *Storia del camminare*, Pearson Italia, Torino.
- Southworth M. (2005), *Designing the walkable city*. «Journal of urban planning and development», 131(4), pp. 246-257.
- Stein, C.S. (1928) “The Radburn plan. Notes on the new town planned for the City Housing Corporation”, in K.C. Parsons (ed.), *The writings of Clarence S. Stein: architect of the planned community*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1998.
- Tal G., Handy S. (2012), *Measuring nonmotorized accessibility and connectivity in a robust pedestrian network*, «Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board», 2299, pp. 48-56.
- Tight M., Kelly C., Hodgson F., Page M., “Improving pedestrian accessibility and quality of life”, Paper presented at the *10th World Conference on Transport Research*, Istanbul, 4th-8th July 2004.
- Victor N., Klein O., Joliveau T. (2015), *Modéliser la marche urbaine et les relations environnement-usagers dans un SIG-Application à la ville de Luxembourg*, «Revue Internationale de Géomatique», 25(4), pp. 537-560.
- Vu T.T., Ohnmacht T. (2020). *The impact of the built environment on travel behavior: The Swiss experience based on two National Travel Surveys*. «Research in Transportation Business & Management», 36, 100386.
- Zielstra D., Hochmair H. (2011), *Comparative study of pedestrian accessibility to transit stations using free and proprietary network data*, «Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board», 2217, pp. 145-152.

Le politiche urbane per la mobilità pedonale

di *Matteo Colleoni**

Introduzione

La regolamentazione della mobilità è arrivata tardi nella pianificazione urbana. I motivi rinviano al fatto che nella città tradizionale, in cui residenti e lavoratori coincidevano, era ritenuto prioritario regolamentare le attività insediate – residenziali, produttive e commerciali – piuttosto che i flussi di persone e merci. Tuttavia, già dalla fase industriale i flussi si sono aggiunti agli insediamenti nel dare forma alla città. È pertanto indicativo di un ritardo legislativo il fatto che solo agli inizi degli anni '90 dello scorso secolo nel nostro Paese sia stato approvato il Nuovo codice della strada che obbliga i comuni a redigere i Piani urbani del traffico (PUT). Strumenti per il governo della circolazione stradale nelle aree urbane, essi dedicano prioritaria attenzione alla mobilità veicolare motorizzata e alle relative infrastrutture. Ci vogliono molti anni affinché i Piani urbani della mobilità (PUM), prima, e i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), in seguito, includano la mobilità pedonale nella pianificazione urbana ed è un risultato ancora in parte non raggiunto l'approvazione dei Piani urbani per la mobilità pedonale.

Il capitolo ne affronta l'argomento, nel primo paragrafo prestando attenzione all'evoluzione della pianificazione urbana della mobilità, in particolare alle novità apportate dalla crescente attenzione alla sostenibilità e alla transizione ecologica. Quello successivo si sofferma sui piani urbani della mobilità pedonale, la differente denominazione dei quali, come vedremo, è indicativa della debolezza normativa di cui ancora essi soffrono. I diversi

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, matteo.colleoni@unimib.it.

indirizzi di intervento e le attività proposte nelle città italiane che li hanno adottati, rappresentano infine i temi dell'ultimo paragrafo dedicato alle politiche urbane nazionali per la mobilità pedonale.

1. Evoluzione della pianificazione urbana della mobilità

Rispetto alle città dei Paesi europei protagonisti della prima industrializzazione, in quelle italiane bisogna attendere gli anni '50 del secolo passato per vedere le conseguenze morfologiche del passaggio alla produzione industriale. Tra queste l'aumento del movimento dei lavoratori, con le prime manifestazioni di pendolarismo casa-lavoro, e delle merci, conseguenti all'incremento della produzione e del consumo dei beni di massa. Agli inizi sono stati i treni a portare i lavoratori sul luogo di lavoro ma ci è voluto poco per passare all'autovettura privata, mezzo di trasporto privilegiato e bene di consumo e di identità delle famiglie a partire dagli anni '60.

L'incremento degli spostamenti e le loro conseguenze in termini di congestione veicolare, trasformazione dello spazio pubblico e deterioramento dell'ambiente urbano sono stati a lungo accolti come un esito ineluttabile del progresso.

Bisogna attendere gli inizi degli anni '90 affinché all'articolo 36 del Nuovo Codice della Strada¹ venisse previsto un neo-strumento di governo della mobilità urbana denominato Piano urbano del traffico (PUT). Nonostante l'impostazione centrata sulla mobilità veicolare motorizzata, il nuovo codice rappresenta un importante strumento regolamentario per "la circolazione e la sicurezza dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade", come si legge nei primi articoli del codice. In città nelle quali la localizzazione delle attività e il movimento di persone e merci necessario a realizzarle rispondeva a pratiche per lo più consuetudinarie, il neo-codice fornisce indicazioni prescrittive su: definizione e classificazione delle strade, regolamentazione della circolazione dentro e fuori i centri abitati, servizi di polizia stradale, costruzione e tutela delle strade, organizzazione della circolazione e segnaletica, veicoli e norme di comportamento.

Nel codice la mobilità pedonale, eredità del passato urbano nazionale piuttosto che incentivata, è soggetta a regolamentazione. Innanzitutto, con la definizione di "aree pedonali", "attraversamento pedonale", "marciapiede" e "zone residenziali", in qualità di spazi urbani destinati agli spostamenti a piedi in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione

¹ Decreto Legislativo 30/04/1992, n. 285.

dei pedoni e dell'ambiente. Ma anche attraverso la regolamentazione dei comportamenti di guida dei conducenti dei veicoli a tutela dei pedoni e degli altri mezzi di trasporto. L'adozione del Piano urbano del traffico, di validità biennale, è obbligatoria per i comuni con popolazione residente uguale o superiore a 30.000 abitanti, ma anche in quelli di minore consistenza demografica ad elevata affluenza turistica o a fenomeni di pendolarismo. Alle province viene demandato l'obbligo di redigere Piani del traffico della viabilità extra-urbana (PTVE), al fine di coordinare gli interventi dei comuni sulla mobilità in una fase caratterizzata dalla crescente dispersione degli insediamenti.

Il neo-codice del 1992 rappresenta un'importante evoluzione nel governo della mobilità urbana e della sicurezza dei soggetti mobili, compresi i pedoni. Prescrivendo l'adozione del PUT, esso fornisce ai comuni di medie dimensioni un primo strumento di programmazione di breve periodo degli interventi per il miglioramento della circolazione nelle aree urbane. Inoltre, il Codice crea le premesse per la redazione delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei PUT" da parte del Ministero dei Lavori Pubblici del 1995², all'interno delle quali il PUT è definito uno strumento sotto-ordinato rispetto alla pianificazione urbanistica. Con attenzione alla mobilità pedonale, nelle Direttive al PUT (anche denominato Piano generale del traffico urbano, PGTU) viene richiesto di dare indicazioni su: rete principale degli itinerari pedonali, aree pedonali, zone a traffico limitato e zone 30. Invece, al Piano particolareggiato del traffico urbano (PPTU) è demandato il compito di individuare il dettaglio degli itinerari pedonali, attribuendo loro la relativa classe funzionale, con la localizzazione degli attraversamenti pedonali e la tipologia. Nel Piano esecutivo del traffico urbano (PETU) si specificano, dimensionandoli, i particolari tecnici dei percorsi pedonali e si indicano le tipologie degli attraversamenti. Se riferita all'intero ambito urbano, tale pianificazione degli itinerari pedonali viene denominata Piano di settore.

L'esplicito riferimento al traffico, già nella denominazione degli strumenti, ne sintetizza finalità e limiti. Tra questi ultimi, l'assenza di un approccio sistemico idoneo a pianificare nel lungo periodo gli interventi per il miglioramento della mobilità in tutti i suoi segmenti nelle estese aree urbane.

Limiti ai quali si cerca di porre rimedio con la legge 340 del 24 novembre del 2000, in tema di disposizioni per la delegificazione di norme e la semplificazione di procedimenti amministrativi. In particolare, al suo articolo 22 viene fatto riferimento alla possibilità per i singoli comuni o le ag-

² Supp. ord. n. 77 della G.U. n. 146 del 24/06/1995.

gregazioni di comuni limitrofi con popolazione superiore a 100.000 abitanti di dotarsi di un Piano urbano per la mobilità (PUM) di medio periodo (10 anni) su scala urbana e sovra-comunale. Sebbene non obbligatorio, il PUM rappresenta un'importante innovazione pianificatoria per la mobilità urbana. Innanzitutto, perché mosso da finalità più estese del miglioramento della circolazione stradale dello strumento di breve periodo. Al primo comma viene fatto riferimento ad una pluralità di obiettivi accomunati dalla volontà di “soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, ridurre i fenomeni di congestione nelle aree urbane, assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e ridurre i consumi energetici”. Per la prima volta in una legge di Stato il tema della mobilità, e non solo del traffico, viene riportato ad una dimensione sistemica che trova declinazione in un insieme organico di interventi che interessano il trasporto collettivo, pubblico e condiviso, la logistica e le tecnologie per la riorganizzazione della distribuzione delle merci e la domanda di trasporto, attraverso la figura del Mobility manager (già oggetto di una legge nazionale nel 1998³ e di un decreto ministeriale del 2000⁴).

Sebbene la mobilità pedonale non sia mai citata, l’attenzione che il PUM pone al sistema della mobilità e dei trasporti per finalità di contenimento di consumi energetici e inquinamento, crea le premesse per farlo nell’evoluzione che ne riformula la dizione in Piano urbano per la mobilità sostenibile (PUMS). Il cambio di denominazione dello strumento di pianificazione è l’esito di un processo condiviso dal nostro Paese con la Comunità europea in una fase caratterizzata dalla crescente attenzione ai rischi associati al cambiamento climatico e alla necessità di promuovere programmi di azioni a favore della mobilità urbana sostenibile. Questi interventi, e le finalità che li guidano, sono sintetizzati nella Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni in tema di Piano di azione sulla mobilità urbana del 2009⁵. Premesso dalle motivazioni che suggeriscono di prestare crescente attenzione alla mobilità urbana e alle

³ Decreto 37 marzo 1998 – GU n. 179 del 3/8/1998 istitutivo del responsabile della mobilità aziendale e della redazione del Piano di spostamento casa-lavoro del personale dipendente delle imprese e degli enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e nelle imprese con complessivamente più di 800 addetti.

⁴ Nel Decreto del 20 dicembre del 2000 del Ministero dell’Ambiente viene fatto per la prima volta riferimento alla figura del Mobility manager di area con funzioni di coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale “per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione dell’impatto ambientale del traffico”.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490>, visto il 15 novembre 2025.

sue conseguenze sull'immissione di inquinanti e sulla qualità dell'ambiente urbano, il documento sintetizza in cinque temi gli interventi a favore della mobilità urbana sostenibile:

- promuovere le politiche integrate;
- concentrarsi sui cittadini;
- trasporti urbani non inquinanti;
- rafforzamento dei finanziamenti;
- condividere l'esperienza e la conoscenza.

È nel primo che si fa riferimento, nell'azione 1, alla promozione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile e ai diversi interventi per incentivare la creazione di ambienti più salubri e la mobilità non inquinante, anche con modalità attive (a piedi e in bicicletta).

Le indicazioni della Commissione sono recepite in Italia con un decreto legislativo del 2016⁶ nel quale sono adottate le linee guida per la redazione dei PUMS, l'omogenea e coordinata applicazione delle quali sarà poi normata da un Decreto del Ministero delle Infrastrutture e di Trasporti del 2017⁷.

Riprendendo le indicazioni delle Linee guida "Sviluppare e attuare un Piano per la Mobilità Sostenibile" della Commissione europea del 2014, il PUMS è definito:

un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Esso integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione.

La definizione presenta elementi di novità nella pianificazione della mobilità e dei trasporti urbani. Innanzitutto, sposta l'attenzione dalla riduzione del traffico e aumento della velocità veicolare alle persone, all'accessibilità e alla qualità dello spazio pubblico, laddove la sostenibilità diventa un aggettivo di sintesi non solo della dimensione ambientale ma anche socioeconomica. Si tratta poi di un piano integrato strategico, ovvero predisposto su un orizzonte temporale decennale, con aggiornamento almeno quinquennale e monitoraggio, partecipato dai cittadini, biennale e integrato con gli altri strumenti di pianificazione urbana.

⁶ Decreto legislativo del 16/12/2016 n. 257, Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

⁷ Decreto n. 397 del 4 agosto 2017 Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. (17A06675) (GU Serie Generale n. 233 del 5/10/2017).

Il PUMS si pone, quindi, come un piano sovraordinato a quelli di settore e, se approvato con le procedure dei Piani urbanistici/territoriali, come loro variante. Il riferimento all'integrazione non rinvia solo al rapporto con gli altri strumenti di pianificazione ma anche a quella tra i diversi modi di trasporto come componenti interconnessi di un unico sistema, capace di rispondere ai bisogni di mobilità delle persone e delle merci senza compromettere le risorse naturali e la qualità della vita delle future generazioni. In tal senso la nuova formulazione del PUMS rappresenta una declinazione di settore dell'attenzione più generale al tema dello sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, con riferimento alla finalità di "assicurare a tutti, entro il 2030, l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili, migliorando la sicurezza stradale e potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili"⁸. Così come al Programma "Green Deal" della Comunità europea per il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 e la riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti⁹.

Nella formulazione originaria della legge la redazione dei PUMS era facoltativa e limitata a città metropolitane, enti di area vasta, comuni e associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti. Con il successivo Decreto del 2019¹⁰, la redazione e adozione dei PUMS diventa condizione essenziale per accedere ai finanziamenti statali destinati ai nuovi interventi per il trasporto rapido di massa anche per i comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, non ricompresi nel territorio di città metropolitane. Gli indirizzi operativi per la redazione del PUMS emanati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2023¹¹ hanno poi ulteriormente esteso la sua redazione ai comuni con popolazione compresa tra i 50.000 e i 100.000 abitanti non ricompresi nel territorio di città metropolitane e alle città individuate quali nodi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) con popolazione inferiore ai 100.000 abitanti.

L'evoluzione normativa ha, quindi, progressivamente esteso l'applicazione dei PUMS consentendo ad un maggior numero di enti locali di dotarsi di uno strumento di pianificazione strategica ed integrata degli interventi per la mo-

⁸ <https://unric.org/it/agenda-2030/>, visto il 15 novembre 2025.

⁹ www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-a-european-green-deal/file-european-green-deal#:~:text=On%2011%20December%202019%2C%20the%20Commission%20presented%20a,just%20transition%20for%20the%20regions%20and%20workers%20affected, visto il 15 novembre 2025.

¹⁰ Decreto ministeriale n.396 del 28 agosto 2019.

¹¹ www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2024-07/PUMS_IndirizziOperativi_Comuni_50_100ab_V.FINALE.pdf, visto il 15 novembre 2025.

bilità sostenibile, tra i quali quelli per la mobilità attiva (pedonali e ciclistici). A tal proposito, già il decreto del 2017 poneva il miglioramento dell'accessibilità delle aree urbane e periurbane e della fruibilità dello spazio pubblico tra gli obiettivi principali, e il miglioramento del TPL, dell'attrattività del trasporto ciclopedonale e dell'accessibilità alle persone con mobilità ridotte tra gli obiettivi specifici. Per farlo indicava strategie basate sullo sviluppo del sistema di mobilità pedonale e ciclistica al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante della mobilità urbana e non come quota residuale. La Tab. 1, tratta dall'allegato 2 del Decreto 397/2017, propone una sintesi delle azioni per il raggiungimento delle suddette strategie.

Tab. 1 - Strategie, azioni e indicatori per la mobilità attiva

<i>Strategia</i>	<i>Azione</i>	<i>Indicatori</i>	<i>Unità di misura</i>
Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale	Implementazione di servizi di bike sharing anche per turisti ed utenti occasionali	Dotazione stazioni di bike sharing e dotazione biciclette	Numero stazioni bike sharing, N biciclette complessivo
	Miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili	Numero itinerari ciclabili, estensione itinerari ciclabili	Numero itinerari ciclabili, km itinerari ciclabili
	Miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse, bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati	Dotazioni bike sharing vicino luoghi di Interesse pubblico, offerta servizi TPL, percorsi dedicati	On/Off, frequenza corse da stazioni a mete di pubblico interesse, km dedicati su totale
	Adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici: zone 30	Estensione zone 30	kmq
	Diffusione di servizi per i ciclisti (servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, posteggi per le biciclette, ecc.), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio	Dotazione stalli, depositi custoditi e riparazioni e pompe pubbliche	Numero

Tab. 1 - segue

<i>Strategia</i>	<i>Azione</i>	<i>Indicatori</i>	<i>Unità di misura</i>
	Creazione di percorsi casa-scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva	Creazione percorsi bici casa scuola	km percorsi
	L'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing	Campagne di sensibilizzazione e promozione	% popolazione raggiunta attraverso la campagna
	Diffusione di sistemi ettometrici automatizzati, segnaletica way finding e dispositivi d'ausilio alla mobilità dell'utenza debole	Estensione sistemi ettometrici	km di sistemi ettometrici

Fonte: allegato 2 «Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS» del Decreto n. 397 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Tab. 2 - Macro-obiettivi di riferimento e relativi indicatori di risultato

<i>Macro-obiettivo di riferimento</i>	<i>Indicatore di risultato/ prestazionale di riferimento</i>	<i>Unità di misura</i>
Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Numero auto pro capite	N. auto/abitanti
	Chilometri di piste ciclabili	Km
	Metri quadri di aree verdi e pedonali pro capite	
	Riparto modale, specificando:	% sul totale degli spostamenti
	<ul style="list-style-type: none"> • % di spostamenti con mezzi a motore privati • % di spostamenti su rete TPL • % di spostamenti in bicicletta • % di spostamenti a piedi 	

Fonte: tabella b «Macro-obiettivi di riferimento e relativi indicatori di risultato» degli Indirizzi operativi per la redazione del piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) per i comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2023

Gli indirizzi operativi per la redazione del PUMS del 2023 pongono l'incremento della mobilità attiva tra i loro macro-obiettivi (unitamente ad accrescere la sicurezza stradale, incrementare l'uso del trasporto pubblico e

migliorare la qualità dell'aria), a sua volta perseguito attraverso i seguenti ambiti di intervento:

- introduzione o ampliamento dei servizi di bike sharing, ciclostazioni, percorsi ciclabili e pedonali;
- interventi di messa in sicurezza delle intersezioni;
- iniziative volte a stimolare la mobilità attiva (pedibus, bicibus, bike to work), tenendo presente l'integrazione modale e le esigenze degli utenti più fragili.

Anche il Vademecum per la redazione del PUMS, proposto sempre dal MIT nel 2022¹², presta attenzione alla mobilità attiva, sia nella fase definitiva dei macro-obiettivi minimi obbligatori sia degli indicatori di risultato. La Tab. 3 riporta i macro-obiettivi minimi obbligatori delle quattro aree di interesse. Al loro interno, la mobilità attiva trova attenzione diretta nell'obiettivo del riequilibrio modale e nella riduzione dell'incidentalità ciclistica e pedonale e indiretta nel miglioramento della qualità dello spazio urbano e stradale, della qualità dell'aria e nella riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Tab. 3 - Macro-obiettivi minimi obbligatori

<i>Area di interesse</i>	<i>Macro-obiettivo minimo obbligatorio</i>
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento del TPL
	Riequilibrio modale della mobilità
	Riduzione della congestione
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica e ambientale	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell'aria
	Riduzione dell'inquinamento acustico

¹² www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf, visto il 15 novembre 2025.

Tab. 3 - segue

<i>Area di interesse</i>	<i>Macro-obiettivo minimo obbligatorio</i>
C) Sicurezza della mobilità stradale	Riduzione dell'incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socioeconomica	Miglioramento della inclusione sociale
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Aumento del tasso di occupazione
	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Fonte: vademecum per la redazione del piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2022

2. I piani urbani della mobilità pedonale

I Piani urbani per la mobilità sostenibile, abbiamo visto, pongono il miglioramento della mobilità attiva tra i principali obiettivi per creare sistemi di mobilità e dei trasporti sostenibili. Secondo l'ultimo rapporto sui PUMS del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹³, alla data di maggio 2025 tutte le Città metropolitane, il 97% dei comuni con più di 100.000 abitanti e il 90% dei nodi urbani avevano adottato un PUMS. Al loro interno lo sviluppo dei sistemi di mobilità ciclistica e pedonale rappresenta la terza strategia più perseguita dopo l'incremento della mobilità collettiva e dell'integrazione dei sistemi di trasporto.

Tuttavia, a differenza della mobilità ciclistica, per la quale viene redatto un Piano nazionale generale a livello urbano ed extraurbano (l'ultimo riferito al biennio 2022-2024¹⁴) in qualità di documento di indirizzo per le pianificazioni regionali e locali, non esiste un simile strumento per la mobilità pedonale. Ciò trova spiegazione nel fatto che essa dipende fortemente dalla morfologia delle città per cui è plausibile riscontrarne la pianificazione a livello soprattutto urbano.

¹³ Report Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, maggio 2025. www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2025-05/REPORT%20PUMS%20maggio%202025.pdf, visto il 15 novembre 2025.

¹⁴ www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf, visto il 15 novembre 2025.

Tuttavia, vi sono Istituzioni internazionali e Paesi nei quali indirizzi per la pianificazione locale della mobilità pedonale sono forniti anche dagli organi centrali.

Innanzitutto, dalla Commissione europea, che nell'ambito delle attività dell'*European Road Safety Observatory* (EU, 2021)¹⁵ dedica una voce specifica alla mobilità pedonale con attenzione a:

- pianificazione dell'uso del territorio;
- misure per ridurre numero di incidenti e gravità delle lesioni;
- dispositivi di protezione;
- progettazione dei veicoli in caso di collisione;
- visibilità e dispositivi di illuminazione.

In particolare, vengono dall'Osservatorio comunitario fornite indicazioni sulla progettazione stradale delle infrastrutture pedonali e ciclabili per la riduzione della velocità, la realizzazione di percorsi pedonali sicuri, reti ciclabili e attraversamenti.

Essendo gli incidenti stradali dovuti soprattutto al mancato rispetto delle regole di circolazione (velocità e distanza di sicurezza) e alla distrazione, particolare attenzione è dedicata alla riduzione della velocità. Il limite di velocità di 30 km/h sulle strade residenziali e urbane è posto tra le principali misure per rendere più sicure le strade dell'UE, migliorare la qualità di vita dei suoi cittadini e diminuire i costi esterni dei trasporti¹⁶. La sua applicazione contribuisce a trasmettere il messaggio che la protezione della vita e la parità di opportunità nei trasporti sono i fondamenti su cui costruire le politiche urbane della mobilità. Si stima, infatti, che la probabilità che un pedone venga ucciso aumenti di otto volte quando la velocità di impatto con un'auto passa da 30 a 50 km/h (Racioppi *et al.*, 2004).

Nei Paesi europei in cui è stata applicato, il limite di velocità a 30 km/h ha ridotto numero di vittime, rumore, inquinamento atmosferico, emissioni di CO₂ e migliorato il flusso del traffico. La riduzione della velocità ha migliorato anche l'accessibilità, in particolare per le persone con mobilità ridotta e, consentendo di spostarsi in modo sicuro e conveniente, aumentato le opportunità di lavoro e socializzazione¹⁷.

Le indicazioni comunitarie sui limiti di velocità urbana sono state recepite dalle politiche di mobilità sostenibile di Danimarca, Belgio, Germania,

¹⁵ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/statistics-and-analysis-archive/pedestrians/road-design_en, visto il 15 novembre 2025.

¹⁶ Risoluzione del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale europea 2011-2020 del Parlamento europeo.

¹⁷ <https://fevr.ngo/wp-content/uploads/2021/03/30-FEVR-2013.pdf>, visto il 15 novembre 2025.

Paesi Bassi, Norvegia e Svezia. Nel Regno Unito ovunque siano stati introdotti limiti di 20 mph (30 km/h) sono aumentati gli spostamenti a piedi e in bicicletta con benefici complessivi sul trasporto pubblico. La Svezia è tra i primi Paesi ad avere adottato il Programma *Vision Zero* che pone la limitazione della velocità del traffico urbano a 30 km/h tra le principali misure per raggiungere l'obiettivo zero morti sulla strada. In Olanda l'applicazione di questa misura ha portato ad una riduzione di circa il 10% delle vittime e del 60% dei ricoveri ospedalieri per km di strada (Wegman *et al.*, 2005).

Gli indirizzi per la mobilità pedonale della Commissione europea riguardano anche i percorsi pedonali, gli attraversamenti sicuri e le reti ciclabili. Con attenzione ai primi due, i percorsi pedonali sicuri sono corridoi speciali per guidare i bambini verso scuole, aree giochi e impianti sportivi nelle zone residenziali trafficate. Dal 2006 Delft e Amsterdam sono i primi comuni dei Paesi Bassi in cui i bambini possono utilizzare questo tipo di percorsi. La messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali è realizzata tramite gli interventi classificati nelle categorie convenzionali della pianificazione stradale: localizzazione, frequenza, larghezza, lunghezza, segnaletica, visibilità (*Global Street Design Guide*)¹⁸. Questi interventi sono associati a quelli per la riduzione della velocità, quali gli attraversamenti ciclabili rialzati, i dossi, le isole spartitraffico e le mini-rotatorie. Gli attraversamenti pedonali sono resi più sicuri dalla riduzione della distanza di attraversamento mediante isole spartitraffico e/estensione del marciapiede, allungamento dei tempi semaforici e separazione degli attraversamenti per i pedoni e i ciclisti¹⁹.

In occasione della quinta riunione su trasporti, salute e ambiente²⁰, gli Stati europei membri delle Nazioni Unite hanno redatto il primo Piano generale paneuropeo sulla mobilità pedonale da accludere, unitamente a quello sulla mobilità ciclistica, nel Piano generale sulla mobilità attiva, presentato ad Oslo nel 2024 (UN, 2024) nell'ambito delle attività della PEP (*Transport, Health and Environment Pan-European Programme*). Ispirato alla Dichiarazione di Vienna²¹, il documento merita attenzione poiché, sebbene non vincolante, sollecita i Paesi a adottare piani, strategie e programmi nazionali e sub-nazionali per incrementare gli spostamenti a piedi, ampliare, migliorare e mettere in sicurezza le infrastrutture per la mobilità attiva e integrarle nella pianificazione territoriale, dei trasporti e sanitaria.

¹⁸ <https://globaldesigningcities.org/>, visto il 15 novembre 2025.

¹⁹ www.rac.co.uk/drive/advice/learning-to-drive/road-crossings/, visto il 15 novembre 2025.

²⁰ Vienna, 17-18 maggio 2021.

²¹ <https://unece.org/pep/publications/vienna-declaration>, visto il 15 novembre 2025.

Successivamente alla trattazione dei benefici sociali (salute, inclusività, mobilità sicura, efficienza degli spazi e accessibilità) ed economici della mobilità attiva (risparmio sui costi esterni e sanitari e supporto ad un'economia resiliente e sostenibile), il Piano dedica attenzione agli obiettivi e alle azioni per persone, luoghi e processi. Più in dettaglio, sono cinque gli obiettivi indicati:

- adottare politiche e piani nazionali a favore della mobilità pedonale;
- integrare la mobilità pedonale nelle politiche nazionali;
- aumentare l'attività pedonale;
- migliorare la sicurezza e la protezione dei pedoni;
- ampliare e migliorare le infrastrutture per la mobilità pedonale.

Incrociando gli obiettivi con le dimensioni dei tre contesti di azione, persone, spazi (infrastrutture, pianificazione territoriale, integrazione della mobilità pubblica e attiva) e processi (*capacity building*), viene nel Piano paneuropeo fornito un quadro degli interventi da adottare nei singoli Paesi. La Tab. 4 ne sintetizza i risultati.

Tab. 4 - Interventi per obiettivi e contesti di azione

<i>Persone</i>		<i>Luoghi</i>		<i>Processi</i>
Persone	Pianificazione territoriale	Integrazione del trasporto pubblico	Infrastrutture	Capacity building
Promuovere e informare	Pensare ai pedoni	Progettare i principi della rete di trasporto	Proteggere le persone	Valorizzare la conoscenza
Rivolgersi a target specifici	Pubblicare linee guida di progettazione	Facilitare la multimodalità	Creare reti pedonali	Coordinare
Programmi ed eventi	Valorizzare la mobilità pedonale nello sviluppo urbano			Elaborare un piano di azione
Cooperazione intersettoriale	Collegare la mobilità pedonale alla crescita economica			Verificare le opzioni di finanziamento
Collegarsi con l'assistenza sanitaria	Integrare il camminare nel settore turistico			Monitorare e valutare
				Definire il quadro normativo

Fonte: UN – Economic and social council, *Draft Pan-European Master Plan on Walking, 2024*

Parallelamente alla redazione del Masterplan per la mobilità pedonale, l'associazione Walk21²² ha avviato un programma di divulgazione del piano e di supporto per la sua applicazione nei 56 governi nazionali della regione paneuropea con l'obiettivo di sviluppare politiche nazionali efficaci in materia di mobilità pedonale, miglioramento di salute e benessere, mitigazione dei cambiamenti climatici e riduzione degli incidenti stradali mortali. Anche l'Organizzazione mondiale della sanità si è mossa nella stessa direzione promuovendo interventi e realizzando pubblicazioni sulla promozione della mobilità attiva (WHO, 2025).

Non esiste una rassegna esaustiva dell'applicazione nei diversi Paesi europei degli indirizzi operativi dei programmi di intervento dell'Osservatorio europeo sulla sicurezza nazionale, del Piano paneuropeo sulla mobilità pedonale e degli altri organismi transnazionali succitati. Tuttavia, alcune loro città sono oggi considerate casi studi di eccellenza per la promozione di piani e politiche per la mobilità attiva e pedonale²³.

Nel Regno Unito, la pianificazione urbanistica per città pedonali è demandata a strumenti come i *Walking Action Plan*²⁴ finalizzati ad aumentare gli spostamenti a piedi, migliorare la salute e il benessere della comunità e rendere le città più sostenibili integrando gli spostamenti a piedi nella vita quotidiana. In particolare, il Piano d'azione di Londra è mosso dalla visione di farne la città più percorribile a piedi al mondo, dove camminare sia il mezzo di trasporto più piacevole e attraente per tutti gli spostamenti brevi, l'80% dei quali da fare a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici entro il 2040. Per farlo, è nominato un Commissario alla mobilità pedonale e ciclabile responsabile del Programma di interventi *Healthy Streets and healthy people* centrato su tre obiettivi:

- consentire spostamenti attivi, inclusivi e sicuri, fornendo spazi accessibili e ben progettati per camminare e andare in bicicletta;
- utilizzare lo spazio stradale in modo più efficiente, riducendo i livelli di traffico attraverso una migliore gestione delle merci e un minor numero di spostamenti in auto;
- migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente, garantendo che il sistema di trasporto sia resiliente agli effetti delle condizioni meteorologiche avverse e dei cambiamenti climatici.

²² <https://walk21.com/>, visto il 15 novembre 2025.

²³ Il sito di Walk21, *Leading the walking movement*, presenta una rassegna aggiornata di casi studi internazionali sulle politiche e i piani urbani sulla mobilità pedonale, <https://walk21.com/2022/12/13/pathways-to-walkable-cities-submit-your-case-study/>, visto il 15 novembre 2025.

²⁴ <https://content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf>, visto il 15 novembre 2025.

Basandosi su conoscenze aggiornate sulla mobilità pedonale in città, il Piano individua i principali ostacoli che impediscono ai cittadini di camminare di più e identifica le aree in cui è possibile aiutare un maggior numero di persone a farlo, con particolare attenzione alle persone più propense a camminare se aiutate a superare tali ostacoli. Sono due i target sui quali si concentrano gli interventi del piano:

- aumentare il numero di spostamenti a piedi di oltre un milione al giorno (da 6,4 milioni a 7,5 milioni), al fine di aumentare la percentuale di spostamenti a piedi al 26% del totale rispetto all'attuale 24%;
- incrementare la percentuale di spostamenti a piedi verso le scuole primarie al 57%, al fine di raggiungere e superare l'obiettivo nazionale del 55% fissato dal Governo.

Il piano d'azione affronta gli otto ostacoli alla mobilità pedonale attraverso quattro principali aree d'intervento:

- costruire e gestire le strade per i pedoni;
- pianificare e progettare per la mobilità pedonale;
- integrare la mobilità pedonale con il trasporto pubblico;
- promuovere un cambiamento culturale.

Tra le diverse azioni proposte alcune meritano attenzione in qualità di best practice per altre città europee (Transport for London, 2018):

- i programmi di intervento per creare *Liveable Neighbourhoods*, ovvero quartieri a prevalente mobilità attiva;
- l'applicazione di tecnologie innovative (quali i *pedestrian scooter*) al sistema semaforico per regolamentare i tempi di attraversamento in funzione della numerosità dei pedoni in attesa e passaggio;
- la pubblicazione della Guida alla progettazione della mobilità pedonale, dell'Analisi strategica sulla mobilità pedonale e l'istituzione del Forum sulla mobilità pedonale;
- la promozione di indagini specifiche sulla mobilità pedonale;
- la realizzazione di *Active Travel Hub*, per migliorare la segnaletica e l'accessibilità alle strade intorno alle stazioni del centro urbano;
- i programmi *Walk to School* per aumentare il numero di scuole contrassegnate dal marchio d'oro per l'elevato numero di studenti che vi accedono a piedi;
- la promozione della campagna *Summer of Active Travel*, in collaborazione con *Public Health England*, per incoraggiare la mobilità attiva nel tempo libero;
- il sostegno agli eventi senza auto in qualità di catalizzatori di cambiamento e celebrazioni della mobilità pedonale (ad esempio la Giornata nazionale senza auto).

La Germania non dispone di un unico piano generale nazionale per le città pedonali, ma le sue città, in particolare Monaco e Berlino, presentano un elevato grado di pedonabilità grazie alle infrastrutture esistenti, quali marciapiedi, attraversamenti pedonali e un buon sistema di trasporto pubblico che favorisce la creazione di ambienti a misura di pedone. Questi sforzi si concentrano sul mantenimento delle infrastrutture pedonali, sull'integrazione dei trasporti pubblici e sulla creazione di quartieri ad uso misto per rendere la deambulazione il mezzo di trasporto principale. La città-stato di Berlino ha creato la prima legge statale tedesca sulla mobilità (*Berliner Mobilitätsgesetz*) che si impegna a promuovere gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici a partire dal 2020. La legge sulla mobilità mira a trasformare la mobilità nella città migliorando l'efficienza del sistema di trasporto nel suo complesso, rimodellando lo spazio pubblico per indurre una migliore qualità della vita, diventando climaticamente neutrale entro il 2050 ed eliminando gli incidenti mortali e i feriti gravi. La nuova legge si basa sulla Strategia pedonale di Berlino del 2011, elaborata dopo una consultazione con la comunità e le parti interessate. La città ha istituito un Comitato per la mobilità per aiutare nel processo, che ha riunito esperti, organizzazioni della società civile, quartieri cittadini, amministrazione e politici. Nel marzo 2018, il comitato ha eletto sette rappresentanti in un Dialogo pedonale, che ha collaborato con l'amministrazione comunale alla stesura della nuova legge. La sezione pedonale della legge sulla mobilità include impegni per: percorsi pedonali più diretti; maggiore accessibilità; strade più sicure; incoraggiare gli studenti ad andare a scuola a piedi; e una migliore qualità dell'esperienza di camminare in generale. La legge include un quadro di riferimento per l'attuazione delle azioni, che comprende la creazione di un Forum di consultazione dedicato alla società civile, la nomina di nuovi coordinatori a livello di senato e di quartiere, la revisione degli standard di progettazione esistenti e la creazione di un nuovo quadro di pianificazione quinquennale con misure chiave.

Sebbene la Svizzera non disponga di un unico Masterplan sulle città pedonale a livello nazionale, i suoi sforzi per promuovere la pedonalità sono integrati nelle strategie nazionali per la mobilità sostenibile e gli obiettivi climatici, come dimostrano l'iniziativa Svizzera sostenibile 2025, il Masterplan paneuropeo sulla mobilità pedonale (al quale la Svizzera ha contribuito) e i piani individuali di singole città come il programma *Stadtverkehr 2025* di Zurigo. Questi sforzi danno priorità alle infrastrutture pedonali, riducono l'uso dell'auto e promuovono la mobilità attiva nell'ambito di obiettivi più ampi di neutralità climatica e di ambienti urbani più sani. Particolare attenzione merita il lavoro svolto dall'Ufficio federale delle strade USTRA in collaborazione con Mobilità pedonale Svizzera

(Mobilità pedonale Svizzera, 2021). Centrato sui quattro principi accesso-fruizione-confort-protezione, il documento fornisce indicazioni alle amministrazioni urbane sulla progettazione degli spazi pubblici destinati ai pedoni, corredate dalla presentazione di casi studi virtuosi in alcune città dei diversi cantoni.

Il piano generale olandese per le città pedonali è fa riferimento all'iniziativa *Space for Walking* e alla relativa piattaforma, che promuove politiche e progetti per migliorare le infrastrutture pedonali e l'accessibilità. Questa iniziativa si basa sulla conformazione geografica dei Paesi Bassi, intrinsecamente pedonale, e ha portato alla creazione di piattaforme come la *Space for Walking Platform*, che condivide le migliori pratiche e incoraggia iniziative più favorevoli alla mobilità pedonale attraverso la pianificazione strategica, la progettazione e le politiche per una visione fino al 2040. Con attenzione alla città di Rotterdam, tra le più attive nella promozione della mobilità pedonale, il *Binnenstadsplan* (Piano per il centro città) è centrato sull'obiettivo di offrire ai pedoni un maggiore godimento dello spazio pubblico attraverso il miglioramento dei collegamenti dei quartieri, la riduzione dei parcheggi su strada, la costruzione di grandi parcheggi multipiano alla periferia della città *Park&Walk*, lo sviluppo di spazi verdi più confortevoli e sicuri e gli investimenti in facciate attive, illuminazione e sedute. La città ha valutato il successo della politica attraverso l'incremento della permanenza dei pedoni nel centro della città, l'aumento del numero di visitatori, della domanda di alloggi e del livello di spesa.

Un'altra città europea nota per il suo impegno per la mobilità pedonale è Vienna. La strategia della capitale austriaca per aggiungere l'80% della mobilità a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici si basa su cinque priorità:

- misurare la mobilità pedonale: raccogliere dati per identificare gli ostacoli a una maggiore pedonabilità;
- trovare alleati: promuovere relazioni con le parti interessate per rendere la mobilità pedonale un tema trasversale a tutti i dipartimenti;
- cambiare la cultura: collegare i singoli progetti in processi sostenibili;
- ascoltare e aiutare: offrire servizi per facilitare la mobilità pedonale;
- rendere attraente la mobilità pedonale: promuovere la mobilità pedonale come stile di vita urbano.

La politica della mobilità pedonale è stata integrata in diverse strategie e piani, tra cui: la strategia quadro *Smart City*, il Piano di sviluppo urbano 2025 e il documento strategico sul traffico pedonale. Nel 2013 la città ha istituito un'agenzia indipendente per la mobilità di Vienna con propri funzionari responsabili della mobilità pedonale e ciclabile.

Sebbene più recenti, anche in alcune città dei Paesi del sud Europa sono presenti interventi di eccellenza per la mobilità pedonale. In particolare, la

Spagna sta sviluppando piani generali per città pedonali, trasformando i centri urbani in zone a misura di pedone, come dimostrano il centro città senza auto di Pontevedra e la promozione di spazi verdi e percorsi pedonali in città come Malaga. Gli elementi chiave di questi piani includono il miglioramento delle infrastrutture pedonali con marciapiedi ampi e ben illuminati, l'aumento della densità delle aree ad uso misto, l'integrazione dei trasporti pubblici come autobus e treni e la progettazione di attraversamenti pedonali sicuri. Tuttavia, il caso più noto è quello della città di Barcellona e della sua pianificazione integrata per la mobilità sostenibile nell'area metropolitana (Barcelona Metropolitan Area – AMB, 2020). Il suo piano urbano per la mobilità sostenibile ruota attorno a quattro parole chiave – salute, sostenibilità, efficienza e qualità – e la promozione della mobilità attiva è costantemente rilevata da tre indicatori, spostamenti a piedi e in bicicletta nei giorni feriali, tempo medio di spostamento con modalità attive e mobilità attiva degli anziani (ATM, 2025). Tra gli interventi più noti per la promozione della mobilità pedonale di Barcellona vi sono i superblocchi (*Superilles* in catalano), aree di progettazione urbana formate da una griglia 3x3 di nove isolati, dove il traffico di transito è limitato alle strade perimetrali esterne e le strade interne sono trasformate in zone senza auto per le persone, gli spazi verdi e le attività comunitarie. Queste iniziative danno la priorità ai pedoni e ai ciclisti, mirano a migliorare la qualità dell'aria e la salute pubblica e promuovono il coinvolgimento della comunità riducendo l'uso dell'auto e recuperando lo spazio stradale per i residenti. Da quando è stato realizzato il primo nel 2017 nel quartiere di Poble Nou il numero di superblocchi è aumentato con esiti positivi non solo sull'incremento della mobilità attiva e la riduzione di inquinanti e incidenti ma anche sulle attività commerciali e la rivitalizzazione delle aree urbane.

L'approccio della Francia alle città pedonali si concentra principalmente sul concetto di Città dei 15 minuti (*ville du quart d'heure*), reso popolare da Carlos Moreno (2024). Il modello della città dei 15 minuti propone una teoria di pianificazione trasformativa che ripensa in modo radicale lo spazio urbano enfatizzando il principio di prossimità, laddove i servizi essenziali devono essere raggiungibili entro 15 minuti di spostamento a piedi o in bicicletta dalle abitazioni. Si tratta di un approccio che sfida lo statuto attuale dello sviluppo urbano, promuovendo una struttura policentrica in cui i nuclei di attività, di dimensioni più contenute, riducono la necessità degli spostamenti in auto e generano comunità. Esempio di integrazione spaziale funzionale, l'ipotesi alla base è che la distribuzione ottimale dei servizi di base porti ad una riduzione della domanda di spostamenti motorizzati il che, a sua volta, liberi tempo e spazio utilizzabile per migliorare l'esperienza urbana (Colleoni, 2025). Parigi è un esempio di questa trasfor-

mazione, avendo già dal 2017 fatto approvare dall'amministrazione la Strategia pedonale urbana al fine di dare priorità alla mobilità pedonale come modalità di trasporto efficiente e sostenibile. L'ambizione del Comune è di investire la logica degli anni '70 concentrandosi sul miglioramento della vita dei pedoni e promuovendo gli spostamenti a piedi in tutta la città. Il piano si concentra sia sulla mobilità pedonale che sul rendere gli spazi pubblici più accoglienti e incoraggiare la diversità degli usi. Il suo obiettivo è, soprattutto, quello di facilitare gli spostamenti quotidiani e migliorare le condizioni di mobilità pedonale, attraverso la pianificazione, la regolamentazione e la sensibilizzazione. Il processo politico ha previsto la consultazione di molti soggetti interessati nel 2016; tutti i dipartimenti della città sono stati coinvolti e, oltre ai municipi dei distretti e ai gruppi politici, l'approccio ha coinvolto partner istituzionali, Polizia, Camere consolari, rappresentanti dei professionisti e degli utenti, ricercatori accademici e autorità locali.

La strategia ha fissato cinque obiettivi:

- facilitare la continuità pedonale e la condivisione delle strade tra i diversi modi di trasporto;
- promuovere la diversità degli usi delle strade;
- aumentare gli standard di comfort negli spazi pubblici;
- ripensare l'orientamento pedonale;
- rafforzare la cultura pedonale di Parigi.

Tra i risultati più noti, l'apertura delle rive della Senna esclusivamente ai pedoni e ai ciclisti e la riqualificazione di sette grandi piazze iconiche per i pedoni. Altre iniziative includono operazioni di urbanistica tattica, l'allargamento dei marciapiedi e la celebrazione annuale della Giornata senza auto.

3. Le politiche urbane per la mobilità pedonale in Italia

In assenza di masterplan sulla mobilità pedonale e di documenti nazionali di indirizzo, in Italia le politiche urbane per la mobilità pedonale, laddove presenti, hanno assunto denominazioni e trovato applicazione negli strumenti di pianificazione in modo variegato. È soprattutto nei PUMS che esse hanno trovata applicazione, in particolare negli interventi di riorganizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscono la sicurezza e tutelano le componenti di mobilità attiva nei centri abitati ma anche nelle strade extraurbane provinciali per favorirne la percorribilità e l'attraversamento.

Le strategie proposte dal PUMS per la regolazione dello spazio condiviso sono fondamentalmente cinque:

- ampliamento della rete dei percorsi pedonali prevedendone la continuità e ricucitura e realizzazione di nuove aree pedonali nei centri urbani dei Comuni a partire dal Capoluogo;
- abbattimento delle barriere architettoniche e garanzia di elevati standard di accessibilità per l'utenza disabile;
- realizzazione di zone a traffico limitato (ZTL) nei centri storici con criteri ambientali e regole omogenee sul territorio e riorganizzazione del sistema della sosta anche a favore del recupero di spazio pubblico per la mobilità attiva;
- tutela delle aree scolastiche mediante sperimentazione di Isole Scolastiche Temporanee e percorsi sicuri Casa-Scuola;
- diffusione della Città 30 mediante creazione di Isole Ambientali, Zone Residenziali e Zone a Traffico Pedonale Privilegiato.

Approvato nel 2019, il PUMS della città metropolitana di Bologna rappresenta uno dei più noti casi studio nazionali delle politiche per la mobilità pedonale proposte. Centrato su cinque obiettivi – accessibilità, tutela del clima, salubrità dell'aria, sicurezza stradale, vivibilità e qualità – il Piano dedica una sezione intera di interventi alla pedonalità con l'obiettivo di tutelare la sicurezza di tutte le componenti della mobilità, in particolare dell'utenza vulnerabile, e di promuovere una diversa concezione della strada come spazio condiviso e non più conteso.

Tra gli interventi degni di attenzione si ricordano la Bicipolitana, la rete ciclabile metropolitana più estesa e connessa della penisola, il 75% della quale su sede protetta e il resto su sede condivisa con corsie ciclabili, zone 30 km/h e strade a prevalenza ciclabile. Ma soprattutto il progetto Bologna Città 30: più spazio alle persone, avviato nel 2024 con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, promuovere la mobilità sostenibile e aumentare qualità e fruibilità dell'ambiente e dello spazio pubblico. Rispetto alla precedente applicazione del limite a solo il 30% delle strade, l'intervento lo estende al 70% nell'intero centro abitato, il 90% se si considera il perimetro della parte più densamente abitata della città e, per le aree collinari e di pianura, prevede interventi di moderazione della velocità e di messa in sicurezza. I risultati positivi della politica sono certificati da:

- riduzione di incidenti, morti e feriti gravi tra tutti gli utenti della strada, a partire dai più fragili;
- aumento degli spostamenti a piedi e in bici, grazie a strade più sicure e tranquille;
- riduzione delle emissioni di smog e gas climalteranti;
- fluidificazione del traffico, grazie alla velocità più costante;
- riduzione del rumore con vantaggi per la vivibilità dello spazio pubblico;

- restituzione di autonomia a bambini, anziani, persone con disabilità;
- miglioramento della coesione sociale e del commercio di vicinato nei quartieri.

Un'ultima politica del PUMS di Bologna a vantaggio della mobilità pedonale e della città di prossimità riguarda la realizzazione di piazze scolastiche, ovvero interventi di messa in sicurezza degli spazi antistanti le sedi scolastiche con l'obiettivo promuovere la mobilità a piedi in autonomia dei bambini, oppure di creare spazi *kiss&ride* in luoghi protetti. La loro realizzazione è andata a vantaggio non solo dei quartieri centrali ma anche di quelli periferici con l'obiettivo di contribuire al ridisegno delle centralità urbane diffuse.

Approvato nel 2022, il PUMS della Città metropolitana di Torino si articola su quattro obiettivi generali:

- garantire il diritto alla mobilità e all'accessibilità a tutti i cittadini;
- rispondere alle grandi sfide della transizione energetica e ambientale;
- garantire l'equità e l'efficacia dell'azione pubblica;
- aumentare la sicurezza stradale.

La mobilità dolce è promossa attraverso il miglioramento dei percorsi ciclo-pedonali e della qualità dello spazio pubblico e il proseguimento della realizzazione di ciclabili, luoghi di interscambio e sharing. In particolare, la promozione della mobilità pedonale è affidata a tre interventi, la creazione ed estensione delle zone interamente pedonali, delle zone 30 e del ZTL (interventi inseriti nel PUGT) nei diversi quartieri, anche periferici, della città. Anche Torino, come Bologna, nel 2024 ha approvato un progetto sperimentale di creazione di zone scolastiche a traffico veicolare a motore interdetto in tutti i giorni della settimana per 24 ore. Sempre con attenzione alla mobilità scolastica, è stato approvato il Piano Pascal: percorsi partecipati scuola-casa-lavoro in condivisione con 16 comuni della città metropolitana finalizzato a realizzare servizi e/o infrastrutture di mobilità collettiva e/o condivisa. Tra gli interventi proposti: pedibus, messa in sicurezza di percorsi pedonali, realizzazione di piste ciclabili e ciclovie, bike sharing, biciclette a pedalata assistita, car sharing, car pooling scolastico e aziendale, estensione del trasporto a chiamata Mebus, sperimentazione dei buoni mobilità con sconti per l'acquisto di beni, riconoscimenti ai dipendenti delle aziende/enti del territorio coinvolto di incentivazioni economiche accessorie allo stipendio proporzionate ai km percorsi.

Rimanendo sempre al Nord, approvato nel 2018, il PUMS del Comune di Milano si articola su quattro ambiti:

- Milano città metropolitana;
- accessibilità urbana con modo pubblico;
- spazio urbano come bene comune;
- governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci.

Le azioni sulla mobilità pedonale fanno riferimento ai due temi delle zone a traffico limitato e della moderazione del traffico e alla Pianificazione e monitoraggio della mobilità attiva. Gli interventi per creare uno spazio urbano come bene comune si basano sul diverso approccio degli spazi pubblici come luoghi di qualità per cittadini e non più funzionali al solo traffico veicolare. Tra i più noti interventi per eliminare o ridurre il traffico e la sua velocità e riportare lo spazio pubblico al centro del quartiere e della vita degli abitanti si pone attenzione all'urbanismo tattico e alla rete integrata di percorsi a pedonalità privilegiata. In particolare, il Progetto Piazze Aperte mira a valorizzare lo spazio pubblico come luogo di aggregazione al centro dei quartieri, ad ampliare le aree pedonali e a promuovere forme sostenibili di mobilità a beneficio dell'ambiente e della qualità della vita in città. Dopo diversi progetti sperimentali realizzati nel 2018 e 2019 in cui è stata testata la nuova metodologia, alla fine del 2019 il Comune di Milano ha lanciato il bando Piazze aperte in ogni quartiere con l'obiettivo di individuare nuovi spazi da trasformare. Con il bando sono state raccolte oltre 60 proposte dalle quali hanno preso avvio nuovi interventi di urbanistica tattica per restituire ai cittadini piazze e spazi pubblici più vivibili. Nel 2022 è stato lanciato un secondo bando Piazze aperte per ogni scuola per promuovere nuovi interventi in prossimità di scuole d'infanzia, primarie e secondarie di primo e secondo grado. Le Piazze Aperte realizzate sono attualmente 52, con oltre 56 mila mq resi pedonali e vivibili grazie all'installazione di nuovi arredi, di queste 35 hanno firmato anche un patto di collaborazione.

Altre città di grandi e medie dimensioni hanno realizzato interventi significativi a vantaggio della mobilità pedonale, in parte riassunti dal Rapporto Ecosistema urbana di Legambiente del 2022 e dall'Osservatorio PUMS dell'Associazione Euromobility²⁵, sebbene in rari casi riassunti in Piani ad essa esclusivamente dedicati e ancora non archiviati su nessun sito.

Conclusioni

Giunta molto tardi nella pianificazione urbana, la regolamentazione della mobilità pedonale ha trovato accoglienza nei Piani urbani generali del traffico e, più tardi, nei Piani urbani per la mobilità sostenibile. Entrambi sono però strumenti pianificatori che si applicano a città di almeno 30.000 (i primi) e 100.000 abitanti (i secondi), che nel nostro Paese interessano la

²⁵ www.osservatoriopums.it/, visto il 15 novembre 2025.

minoranza dei comuni. Con il risultato che il 44% della popolazione vive in aree nelle quali non esiste alcun strumento di pianificazione obbligatorio della mobilità pedonale. Ma anche nei comuni provvisti di pianificazione della mobilità raramente vi sono strumenti integrati degli spostamenti a piedi simili a quelli presenti in alcune città dei Paesi europei più sensibili al tema. È vero che anche in questi casi sono soprattutto i comuni capoluogo di Stato e di Regione ad esserne provvisti; tuttavia, laddove si stanno applicando le direttive europee e redatti Piani di indirizzo nazionali, è possibile osservare una più ampia diffusione di strumenti di pianificazione della mobilità attiva con significativi miglioramenti sulla qualità ambientale e di vita delle città.

In Italia, manca un simile Piano di indirizzo nazionale, con il risultato che l'attivazione di politiche di settore è lasciata alla buona volontà delle amministrazioni locali. Il risultato è il perdurare della forte auto-dipendenza nazionale, tra le più elevate d'Europa, e del conseguente elevato livello di congestione e inquinamento di molte aree urbane del Paese. Oppure, laddove superate dalla presenza di efficaci programmi per la mobilità sostenibile, da disuguaglianze nelle e fra le città che spesso si combinano con quelle basate sulle tradizionali differenze socioeconomiche territoriali.

Al di là delle differenze di indirizzo politico, il miglioramento della mobilità pedonale e attiva dovrebbe essere accolto dagli strumenti di pianificazione integrata urbana e dei trasporti di tutte le città del Paese in qualità di obiettivo di innovazione. Laddove accolto, questo obiettivo ha portato a risultati positivi non solo per la qualità dell'ambiente urbano ma anche per l'attrattività e la qualità di vita delle popolazioni residenti e temporanee che sul principio di prossimità stanno riorganizzando i propri spazi.

Riferimenti bibliografici

AMB – Barcelona Metropolitan Area (2020), *Metropolitan Urban Mobility Plan 2019-2024. Synthesis of the Plan.*

ATM – Autoritat del Transport Metropolità (2025), *How we will move. The mobility master plan 2020-2025.* https://doc.atm.cat/en/_dir_pdm2020-2025/Memoria_PDM_English.pdf

Colleoni M. (2025), *La città dei quindici minuti per l'accessibilità e la qualità della vita urbana*, in "Anziani: spazi e relazioni", «Il Semestrale. Periodico dell'Associazione Nestore», 5, pp. 29-33.

EU – European Union (2021), *European Road Safety Observatory Road Safety Thematic Report – Pedestrians.*

ISPRA (2017), *Qualità dell'ambiente urbano XIII Rapporto Edizione 2017 – Focus su mobilità pedonale in città.*

- Legambiente (2022), *Ecosistema urbano. Rapporto sulle performance urbane delle città*.
- MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2025), *Report Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile*.
- Mobilità pedonale Svizzera (2021), *Mobilità pedonale e spazio pubblico. Come realizzare passaggi pubblici e privati ben riusciti. Ufficio federale delle strade (USTRA)*.
- Moreno C. (2024), *The 15-minute city: a solution to saving our time and our planet*, Wiley, London.
- Racioppi F., Eriksson L., Tingvall C., Villaveces, A. (2004), *Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe*, WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.
- Wegman F., Eksler V., Hayes S., Lynam D., Morsink P., Oppe S. (2005), *SUNflower+6. A comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countries. Final report*, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.
- UNECE-WHO (2024), *The PEP (Transport, Health and Environment, Pan European Programme, Pan-european Master Plan on Walking*.
- Transport for London (2018), *Walking action plan Making London the world's most walkable city*.
- WHO (2025), *Let's get moving. 100 reasons to cycle and walk more*. www.who.int/europe/publications/m/item/let-s-get-moving!-100-reasons-to-walk-and-cycle-more---brochure

Camminare e giustizia nella città contemporanea

di *Sara Della Santina**

Introduzione

La letteratura accademica riconosce ormai da tempo il ruolo che i sistemi di mobilità svolgono nel garantire l'accesso alle opportunità urbane essenziali e di conseguenza nel promuovere l'equità in tutti gli ambiti del welfare (come salute, istruzione, edilizia abitativa). Un dialogo più approfondito tra (im)mobilità e le questioni etiche-normative legate alle disuguaglianze di accesso, tuttavia, si è affermato più recentemente attraverso i contributi sulla giustizia dei trasporti (Martens, 2016) e sulla giustizia della mobilità (Sheller, 2018). Queste cornici teoriche da un lato riconoscono che le pratiche mobili diseguali osservabili nelle società contemporanee sono il risultato di come gli spazi urbani (e i regimi di mobilità che li governano) sono stati storicamente concepiti, progettati e costruiti e dall'altro si propongono di delineare principi prescrittivi e linee guida normative per orientare una transizione verso forme di mobilità che non siano non solo più sostenibili, ma anche maggiormente eque e inclusive. In questo capitolo tali principi verranno discussi in relazione alla pratica mobile di principale interesse del contributo: il camminare. In particolare, l'obiettivo è quello di esplorare in che modo le cornici teoriche della giustizia applicate al campo della mobilità possano essere mobilitate per interpretare criticamente le disuguaglianze legate alla pratica pedonale urbana e offrirsi come punto

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, s.dellasantina@campus.unimib.it.

L'articolo è stato realizzato all'interno del progetto MUSA – Multilayered Urban Sustainability Action, finanziato dall'Unione Europea – NextGeneration EU, PNRR Missione 4 Componente 2 Linea di Investimento 1.5: Creazione e rafforzamento degli "ecosistemi dell'innovazione", costruzione di "leader territoriali di R&S", CUP: ECS 000037.

di riferimento per le politiche di mobilità volte a valorizzarla. A supporto delle riflessioni più teoriche, il contributo si concluderà con un esempio di ingiustizia spaziale distributiva resa visibile dalla distribuzione di un indice di *walkability* nella città di Milano.

1. Cornici teoriche per lo studio della mobilità

Negli ultimi decenni il concetto di mobilità è stato sottoposto ad una riconcettualizzazione che ha permesso di superare le sue interpretazioni come, cambiamento nello spazio sociale (*mobilità sociale*), spostamento nello spazio geografico (*movimento*) o possibilità di raggiungere un luogo (*accessibilità*). La mobilità è oggi è piuttosto studiata come un “fenomeno sociale totale” (Kauffman, 2014, p. 1). Questa prospettiva introdotta dalle scienze sociali con il *mobilities turn* (Hannam, Sheller e Urry, 2006), si colloca all’interno della più ampia riflessione teorica sullo spazio, ma adotta un’ontologia mobile che assume il movimento come principio organizzatore delle relazioni sociali e spaziali. Ponendo l’attenzione su come i movimenti creino diverse realtà sociali e materiali la mobilità viene definita, analogamente a quanto Henri Lefebvre (1991) sosteneva a proposito della produzione sociale dello spazio, come un “prodotto sociale” (Cresswell, 2006) risultato di pratiche, ideologie, significati culturali ma anche di conflitti, relazioni di potere e scelte politiche che danno forma tanto al movimento quanto all’immobilità.

Sulla base di queste riflessioni la mobilità è stata sempre più associata alle nozioni di diritti, libertà e cittadinanza. Il diritto delle persone di muoversi liberamente all’interno e tra luoghi, e attraverso questa azione appropriarsi della possibilità di utilizzare lo spazio urbano secondo le proprie necessità e desideri¹, viene riconosciuta come una condizione fondamentale dell’essere un cittadino (*Ibid.*). La capacità di essere mobili, o *motilità*², permette difatti di accedere alla vasta gamma di opportunità urbane – materiali e immateriali – e di connettere i vari ambiti della vita quotidiana, come il lavoro, le relazioni sociali, il tempo libero. Ne consegue che quando questa capacità è limitata o compromessa da vincoli di natura corporea, geografica, economica o temporale, la mobilità cessa di essere una risorsa

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Giampaolo Nuvolati e Gaia Ballatori nel presente volume.

² La motilità viene definita da Flamm e Kauffman (2006) come «la capacità di un individuo o di un gruppo di accedere e appropriarsi delle possibilità di mobilità e di utilizzarle per realizzare progetti personali» (p. 168).

per garantire l'inclusione e diventa un valore che produce nuove forme di differenziazione sociale (Colleoni e Pucci, 2016).

Tali questioni sono state ampiamente approfondite in ambito accademico dalla fine degli anni '90 quando, nel Regno Unito, è stato riconosciuto per la prima volta il ruolo che le politiche di trasporto e della mobilità hanno nel contrastare processi di esclusione sociale e segregazione territoriale (Seu, 2003). Da allora studiosi dei trasporti e nel campo delle scienze sociali con prospettive diverse, seppur interconnesse, hanno integrato le esperienze di inaccessibilità e immobilità tra i più importanti fattori di disuguaglianza sociale, proponendo diverse terminologie quali *transport disadvantage* (Delbosc e Currie, 2011), *transport poverty* (Lucas et al., 2016), *mobility related-social exclusion* (Kenyon, Lyons e Rafferty, 2002, Cass, Shove e Urry, 2005), *equity in transport* (Lucas e Jones, 2012), *accessibility poverty* (Farrington e Farrington, 2005). Da un lato questa letteratura ha portato alla luce come la pianificazione dei trasporti, storicamente orientata all'efficienza del sistema e basata su una iper-mobilità, abbia generato disparità tra territori e gruppi sociali. Dall'altro ha favorito un cambiamento di paradigma superando l'idea che le modalità attraverso cui le persone si muovono all'interno e tra i luoghi fossero solamente espressione di una libera scelta, piuttosto che il risultato di diversi vincoli fisici, economici e sociali. Sono state documentate le barriere che limitano la mobilità quotidiana delle persone legate ad esempio al luogo di residenza, al reddito, al genere e alla composizione familiare, alla disponibilità di tempo, alle caratteristiche fisiche e psico-cognitive. Questi contributi possono essere considerati prevalentemente di carattere descrittivo poiché forniscono evidenze empiriche sulle disuguaglianze che si manifestano nell'accesso ai sistemi di mobilità e, in generale, alle opportunità che essi rendono raggiungibili per un pieno soddisfacimento dei bisogni individuali e collettivi.

È nell'intreccio tra mobilità, disuguaglianze ed esclusione sociale che la questione della (in)giustizia è entrata più recentemente nella letteratura sulla mobilità e i trasporti. I dibattiti in corso sul tema riconoscono la necessità di affiancare agli studi sopra presentati, una riflessione di carattere più prescrittivo in grado di offrire principi e linee guida che possano orientare la pianificazione e la governance della mobilità verso esiti che siano più equi, inclusivi e, quindi, socialmente giusti. Di seguito verranno approfonditi i concetti di *transport justice* e *mobility justice* che, rappresenteranno le basi teoriche per interrogarci nei successivi paragrafi su quali principi di giustizia lo studio e la pianificazione della mobilità attiva potrebbe fare riferimento.

2. Giustizia (distributiva) dei trasporti e accessibilità come bene primario

Transport Justice di Martens (2016) è uno dei primi riferimenti teorici nella letteratura dei trasporti a misurarsi in maniera sistematica con le questioni di giustizia³. L'autore sviluppa una propria teoria della giustizia in questo campo che ha l'ambizione di essere al tempo stesso sostanziale (definire cosa sia un sistema di trasporto equo) e prescrittiva (offrire principi e linee guida che permettano di raggiungerlo). Il suo lavoro parte da una critica verso le tradizionali pratiche di pianificazione dei trasporti che, basandosi principalmente sulla performance del sistema e sui modi per renderlo sempre più efficiente, hanno prestato una scarsa attenzione alle persone che effettivamente lo utilizzano – o non riescono ad utilizzarlo. Questo paradigma ha creato un «bias sistematico nelle priorità di investimento» (*Ibid.*, p. 59) a favore di progetti che, oltre ad aumentare congestione, inquinamento e gas serra, beneficiano alcuni gruppi sociali (principalmente gruppi ad alto reddito, coloro che compiono più viaggi e in genere in auto), mentre altri hanno visto un peggioramento della loro situazione sociale. Per mitigare le disparità che si sono accumulate nel tempo Martens (2016) propone un approccio alla pianificazione dei trasporti che consideri le persone come punto di partenza e la giustizia come fine ultimo. In particolare, l'autore sostiene che un sistema di trasporto possa essere considerato giusto «se, e solo se, fornisce un livello sufficiente di accessibilità a tutti nella maggior parte delle circostanze» (p. 157). Pur riconoscendo che la mobilità sia strettamente connessa a valori cardine delle società occidentali, come libertà di movimento e di scelta, la sua attenzione è rivolta all'accessibilità, definita come il potenziale di interazione con destinazioni distribuite (non uniformemente) nello spazio⁴. In particolare, attingendo alla teoria delle sfere della giustizia (Walzer, 1983), l'accessibilità viene riconosciuta come un bene primario con un proprio significato sociale (proprio perché, come è stato discusso, si lega alla capacità delle persone di partecipare alla vita sociale). Questo riconoscimento è cruciale nello sviluppo della giustizia dei trasporti poiché, seguendo il pensiero di Walzer (1983), le ingiustizie si verificano quando la distribuzione di un bene dominante (come il denaro o il potere) determina le distribuzioni in altre sfere. Similmente a quanto

³ Molte intuizioni erano già emerse negli studi sopra citati sul legame tra mobilità, disuguaglianze, esclusione sociale ed equità.

⁴ Martens sostiene che l'accessibilità non sia solo determinata dal sistema di trasporto e dagli usi del suolo, ma anche da risorse personali. Questa definizione enfatizza le possibilità che una persona ha di accedere (o meno) a un certo insieme di luoghi (chiamata in letteratura *people-based accessibility*).

già avviene per assistenza sanitaria ed istruzione, nel contesto del trasporto ciò significa che l'accessibilità non dovrebbe essere determinata dalle dinamiche del libero mercato, ma regolata da principi di giustizia distributiva, basati sull'identificazione di soglie di sufficienza al di sotto delle quali l'accessibilità è da considerarsi inadeguata.

L'autore, tuttavia, riconosce che non esista una definizione operativa universale di accessibilità (in)sufficiente e che definirla a priori limiterebbe la portata del processo decisionale democratico. Le politiche distributive per l'allocazione delle risorse di mobilità dovrebbero quindi emergere da un processo di deliberazione politica e di confronto empirico con il contesto territoriale specifico. A livello pratico questo si traduce: a) nello sviluppo di strumenti che permettano di valutare attraverso i dati la relazione tra i livelli di accessibilità e la quantità e/o qualità della partecipazione alle attività sociali (ad esempio, classificando la popolazione o i territori in base ai loro livelli di accessibilità e stabilendo la soglia di sufficienza considerando il valore medio o mediano); b) prevedere una discussione collettiva e/o un processo democratico, come il voto a maggioranza, per raggiungere un accordo sulla soglia tra accessibilità considerata sufficiente e insufficiente. Infine, Martens (2016) sostiene che i miglioramenti dei trasporti nell'ambito dell'accessibilità sufficiente dovrebbero essere autofinanziati, mentre quelli al di sotto della soglia garantiti da investimenti pubblici e sussidi. Allo Stato è lasciata in ultima analisi la responsabilità di applicare i principi distributivi utilizzando strumenti tecnico-analitici per prioritizzare gli investimenti pubblici nel settore della mobilità a favore dei gruppi sociali che sperimentano situazioni di inaccessibilità al di sotto della soglia minima.

All'interno del dibattito su giustizia e trasporti Pereira *et al.* (2017) suggerisce, analogamente a Martens (2016), che gli investimenti pubblici a sostegno dell'accessibilità dovrebbero essere considerati beni primari e che stabilire soglie minime di accessibilità sarebbe il modo migliore per affrontare le carenze di accessibilità per i gruppi più svantaggiati. Tuttavia, viene sostenuto che questa visione non consente di affrontare adeguatamente le disuguaglianze sociali che persistono oltre il raggiungimento di un livello minimo e rischia di legittimare investimenti pubblici che favoriscono i gruppi più abbienti anche dopo che lo standard minimo è stato soddisfatto per la maggior parte dei casi. Gli autori, dunque, suggeriscono che i dibattiti sulla di giustizia dei trasporti non possono esaurirsi alla distribuzione equa dell'accessibilità, ma devono anche tener conto del processo di cui la distribuzione è il risultato, in altre parole della dimensione procedurale della giustizia. Ciò implica riconoscere sia il ruolo della partecipazione pubblica come componente cruciale della giustizia nei trasporti, sia il fatto che le politiche pubbliche sono il prodotto di squilibri esistenti

tra gruppi sociali⁵. Questa prospettiva pone le basi per una riflessione più critica sulle disuguaglianze sistematiche e sui meccanismi di potere che plasmano le politiche di trasporto e i diritti di accesso e mobilità, questioni che vengono affrontate più nel dettaglio nel volume *Mobility Justice* di Sheller (2018).

3. Oltre l'accessibilità: giustizia multiscalare della mobilità

Sheller (2018) condivide con le riflessioni sopra esposte l'idea che l'attenzione all'accessibilità, più che all'espansione della mobilità, contribuisca a ridurre la crescita perpetua del movimento e i problemi ad essa associati. Al tempo stesso se ne discosta poiché, come osservato dall'autrice, l'accessibilità negli studi sui trasporti tende ancora a considerare lo spazio come un semplice sfondo vuoto per le attività mobili, trascurando i modi in cui la mobilità stessa produce lo spazio e come i soggetti mobili sono prodotti attraverso i loro legami reciproci con le forme spaziali. L'accessibilità spesso si concentra sui punti di partenza e di arrivo dei viaggi e la mobilità è più un mezzo per raggiungere un fine⁶ anziché un elemento costitutivo delle relazioni sociali e spaziali, così come concettualizzato all'interno dei *mobilities studies*. Questo approccio inoltre lascia fuori dalle proprie riflessioni i significati e le gerarchie culturali che circondano i vari mezzi e infrastrutture per la mobilità, inclusa la loro valutazione e chi ne determina il valore. Per arricchire il dibattito Sheller (2018) e Cook e Butz (2018) sviluppano il concetto di giustizia della mobilità «un concetto omnicomprensivo per pensare a come il potere e le disuguaglianze influenzano la governance e il controllo del movimento» (Sheller, 2018, p. 48, trad. mia, nda). Questo quadro teorico si articola attraverso un approccio sensibile alle ingiustizie storiche e alle disuguaglianze intersezionali e multi-scalari (definite *uneven mobilities*). Le ingiustizie di mobilità iniziano a livello corporeo, dai modi in cui alcuni corpi possono muoversi o restare più facilmente nello spazio rispetto ad altri, in base a genere, etnia, classe socia-

⁵ Pereira (2018), evidenzia in maniera più approfondita nella sua tesi di dottorato, come la mancanza di partecipazione sociale e trasparenza delle decisioni pubbliche (nel caso dei mega-eventi a Rio de Janeiro) abbia violato i diritti abitativi e intensificato le disuguaglianze di accesso per i gruppi a basso reddito. Questo sottolinea non solo l'importanza della partecipazione nel processo decisionale, ma anche il suo ruolo nel garantire la legittimità e l'equità degli esiti delle politiche, agendo da salvaguardia contro le possibili esternalità negative.

⁶ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Simone Caiello e Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano nel presente volume.

le e capacità fisiche e a una combinazione di questi fattori. Esse riguardano le infrastrutture fisiche dello spazio, della mobilità e l'uso del territorio (come edifici, strade e trasporti pubblici), che disconnettono alcuni luoghi e ne connettono altri, favoriscono la creazione di città segregate e dipendenti dall'automobile. La giustizia della mobilità si estende poi dall'intera area urbana, che non si limita ai confini delle città, ma include anche la formazione spaziale dell'espansione suburbana, fino ad arrivare alla scala nazionale, dove le ingiustizie si manifestano nel controllo delle frontiere, delle migrazioni e della cittadinanza. Infine, la giustizia della mobilità è strettamente connessa alle ingiustizie ambientali a livello globale che mettono in luce l'impatto diseguale del cambiamento climatico (Sheller, 2018). La giustizia della mobilità letta in combinazione a queste scale connette esplicitamente crisi attuali apparentemente distinte (crisi climatica, urbana e migratoria) e consente di identificare i processi sottostanti di privilegio o esclusione che regolano i regimi di mobilità⁷. Sheller (2018) invita, dunque, chi si occupa di giustizia nel campo della mobilità e dei trasporti a sviluppare una riflessione più ampia che parta dal modo in cui muoviamo i nostri corpi, a come le città vengono costruite e le infrastrutture create, fino a come sono mobilitate e gestite le risorse. La possibilità di muoversi è dunque strettamente legata alle dinamiche sociali, culturali economiche e ai processi politici a scala cittadina, nazionale e globale (Hannam, Sheller e Urry, 2006). Pertanto, iniziative attuate solo a livello locale possono essere inefficienti, (Lucas e Jones, 2012). I sostenitori della giustizia della mobilità ritengono inoltre che essa possa considerarsi completa solo quando vengono considerati, oltre gli aspetti distributivi dell'accessibilità (Martens, 2016), gli squilibri di potere nell'accesso alle informazioni, nella partecipazione e nei processi decisionali (giustizia deliberativa e procedurale), riconosciute le oppressioni e le ingiustizie storiche (giustizia riparativa), vengono create nuove forme di conoscenza basate sull'esperienza della comunità (giustizia epistemica) (Sheller, 2018; Cook e Butz, 2018). La giustizia deliberativa evoca in primo luogo il riconoscimento politico dei membri della comunità che riguarda oltre la loro legittimità di partecipazione la concreta possibilità di influenzare significativamente l'esito delle decisioni. Inoltre, implica una maggiore consapevolezza politica delle vulnerabilità specifiche dei gruppi sociali maggiormente esposti ai danni derivanti dall'inquinamento dovuto ai trasporti, nonché ai danni causati da una scarsa accessibilità. L'obiettivo è quello di bilanciare gli squilibri

⁷ I regimi di mobilità comprendono l'insieme di principi, norme e regole che definiscono chi e cosa può muoversi (o stare fermo), quando, dove e a quali condizioni (Kesserling, 2004).

di potere tra i diversi gruppi. A sostegno di ciò, la giustizia procedurale viene inclusa per garantire che le popolazioni storicamente prive di potere partecipino in modo effettivo alla governance dei sistemi di mobilità. Non si tratta semplicemente di consultare la comunità, ma prevedere un accesso completo alle informazioni, una comprensione approfondita delle problematiche (derivata dalla produzione di conoscenza partecipata) e l'ottenimento del consenso informato basato sia sul sapere degli esperti che delle conoscenze locali. Complementare a quest'ultima è la giustizia epistemica. Si basa sulla premessa che le conoscenze esistenti non sempre esistono in forma consolidata, poiché la scienza e la conoscenza cambiano e possono essere contestate. In particolare, la giustizia epistemica si realizza quando le comunità non sono trattate come inadatte a progettare il proprio futuro, piuttosto ricevono spazio e risorse per creare nuovi sistemi decisionali basati sulle loro visioni ed esperienze vissute. Infine, la giustizia riparativa chiede una rivalutazione morale delle responsabilità dovute principalmente al cambiamento climatico. L'autrice pone una questione critica riguardo al fatto se le élite politiche e industriali, che hanno contribuito prevalentemente a causarlo, debbano assumersi la responsabilità e prevedere forme di risarcimento per coloro che sono stati maggiormente colpiti.

L'applicazione dei principi di giustizia proposti richiede quindi un'importante mobilitazione sia della comunità scientifica, dei decisori politici e dei cittadini. Riflette il passaggio concettuale da un approccio *state-centric* a uno *society-centric* nella ricerca sulla giustizia dei trasporti e delle mobilità (Karner *et al.*, 2020). Quest'ultima prospettiva riconosce il ruolo cruciale dei collettivi di cittadini e dell'attivismo nel modellare attivamente la pianificazione oltre i tradizionali domini istituzionali statali. In maniera analoga a quanto sostenuto da Verlingheri e Venturini (2018) riguardo al diritto alla mobilità, si può sostenere che la giustizia della mobilità è un richiamo diretto, un impegno pratico e un'estensione del diritto alla città di Lefebvre (1967). Nel prossimo paragrafo le argomentazioni relative alla giustizia fin qui discusse, saranno applicate all'oggetto di principale interesse di questo contributo: il camminare.

4. Il valore sociale del camminare nel contesto dell'automobilità

Sebbene la riflessione teorica iniziale non sia stata sviluppata in maniera esplicita attorno alla mobilità pedonale, si ritiene che il camminare assuma oggi una rilevanza centrale nel dibattito sulla giustizia dei trasporti e della mobilità, per almeno due ragioni interconnesse. La prima riguarda la sua rilevanza sociale. Camminare, così come passeggiare, correre muo-

versi in sedia a rotelle o con l'aiuto di altri sostegni, è innanzitutto espressione della pratica più elementare e accessibile del movimento umano e tra le più salutari, economiche e sostenibili del muoversi in città. Oltre a raggiungere le opportunità urbane e partecipare attivamente alla vita sociale, camminare, più di ogni altra modalità di trasporto, consente di fare esperienza diretta dello spazio urbano e sociale. Quando si cammina infatti si interagisce con gli elementi presenti nel contesto, dagli aspetti materiali e dell'arredo urbano, fino a quelli più simbolici che conferiscono identità ai luoghi, così come con le altre persone che li abitano e li attraversano. In questo senso, l'esperienza del camminare si configura come il risultato di una relazione, mediata dai sensi e dalle emozioni, tra il corpo di chi cammina e il contesto circostante (Annunziata, 2020). In quanto pratica di impegno corporeo con lo spazio, il camminare può essere inteso al contempo come prodotto dallo spazio – in quanto particolarmente sensibile alla qualità e all'accoglienza dei luoghi attraversati (*walkability*) – e come azione che contribuisce a produrre la vitalità urbana in relazione alle abitudini, routine e pratiche quotidiane (Middleton, 2021). Osservare, sostare, sedersi, incontrarsi, dialogare o ascoltare sono alcune delle azioni quotidiane della vita sociale che l'atto del camminare non solo rende possibile, ma contribuisce a generare. La seconda ragione che ne motiva la centralità nel dibattito sulla giustizia dei trasporti e della mobilità è data dal contesto urbano contemporaneo in cui la pratica pedonale si svolge, un ambiente che è storicamente strutturato e dominato dall'automobilità⁸. Nonostante i recenti sforzi normativi di valorizzare la mobilità attiva sotto il paradigma della mobilità sostenibile, la città continua ad essere tutt'oggi prevalentemente immaginata, costruita e organizzata in funzione delle necessità del mezzo privato. Il termine automobilità è stato coniato da Sheller e Urry (2000) per descrivere il regime di mobilità tipico del capitalismo occidentale – e storicamente pensato per il pendolare tipico (l'individuo maschio, bianco, abile e di classe media) (Sheller, 2018) – che non è fatto solo di automobili, ma da autostrade, infrastrutture di rifornimento, aziende automobilistiche, politiche governative e vere e proprie culture dell'automobile che ne consolidano l'egemonia. La dipendenza da tale forma di mobilità “quasi privata” – in quanto l'automobile, pur essendo un bene individuale, si appropria dello spazio pubblico della strada – si traduce in una subordinazione di altre forme di mobilità pubbliche, come il trasporto collettivo, la bicicletta e, in particolare, il camminare (Sheller, 2018)⁹. In effetti, le esperienze pedonali

⁸ Su questo aspetto si rimanda al contributo di Simone Caiello nel presente volume.

⁹ L'auto-mobilità rappresenta la pratica di spostamento dominante nelle città (60% degli spostamenti in Italia, Isfort, 2020) (Caiello *et al.*, 2020).

prendono forma in un ambiente urbano che nella migliore delle ipotesi è calpestabile, ovvero dotato delle proprietà più elementari da consentirne l'utilizzo, ma poco praticabile (Annunziata, 2020). Chi cammina non sempre si trova nelle condizioni di muoversi in uno spazio urbano accessibile, sicuro, confortevole e di qualità e, al tempo stesso, è maggiormente esposto alle esternalità negative dovute al traffico veicolare, pur non avendo contribuito significativamente a generarle (si pensi ad esempio alla vulnerabilità dei pedoni rispetto al rischio di collisioni con i veicoli motorizzati, oppure alla loro esposizione quotidiana nelle strade cittadine all'inquinamento atmosferico e acustico). Essendo spesso congestionata, rumorosa e insicura si può quindi sostenere che la città contemporanea non si conformi alla complessità dell'esperienza generata dall'atto del camminare e, al tempo stesso, svaluti le opportunità più ampie e qualitativamente ricche che la pratica pedonale offre. In tal senso, come sostenuto da Cecchini e Talu (2011, p. 2):

poiché esiste un conflitto pressoché irriducibile fra le esigenze degli automobilisti e quelle dei pedoni, la città, di fatto, non è capace di garantire ad una parte dei suoi abitanti la possibilità di esercitare pienamente un diritto fondamentale, quello di muoversi liberamente e autonomamente.

Questo squilibrio riflette un conflitto per il riconoscimento, in cui chi cammina è privo di una forte identità nello spazio pubblico, e di conseguenza, di una reale rappresentanza nei processi di trasformazione dello spazio urbano. Leggere il camminare attraverso la lente della giustizia può essere dunque utile per evidenziare con più chiarezza il suo valore nelle società contemporanee dominate dall'automobile. Se spesso viene celebrato come espressione più basilare e universale del movimento, il camminare può essere allo stesso tempo interpretato come un atto di rivendicazione politica e di riappropriazione corporea nello/dello spazio pubblico. Sulla base di ciò, la discussione che segue cercherà di applicare i principi multiscalari di giustizia al caso specifico della mobilità pedonale con l'obiettivo di mettere in luce le disuguaglianze spaziali e sociali che ne condizionano l'esperienza nello spazio urbano contemporaneo e, al contempo, di delineare possibili orientamenti e soluzioni per riconoscerle e affrontarle.

5. La declinazione dei principi di giustizia alla pratica pedonale urbana

La giustizia distributiva è la prima componente che permette di inquadrare in senso etico l'atto del camminare nella città contemporanea. La relazione tra (in)giustizia distributiva e mobilità pedonale è già emersa, sep-

pur in modo implicito, in questa discussione sia attraverso l'evidenza delle disuguaglianze spaziali che condizionano le pratiche mobili attive, dove infrastrutture e risorse continuano a essere allocate in misura prevalente a favore dei mezzi motorizzati, sia mediante il riferimento alle esternalità negative generate dal traffico, cui i pedoni (vulnerabili) sono ne sono esposti maggiormente. In entrambi i casi, la dimensione distributiva si manifesta come questione di equità nell'accesso e nella capacità collettiva di fruire dello spazio pubblico. Per approfondire la discussione sulle modalità attraverso cui la città contemporanea riconosce o nega il diritto a camminare si ritiene utile introdurre il concetto di camminabilità (*walkability*). Se con il termine camminare si fa principalmente riferimento alla pratica pedonale, con il termine camminabilità ci si riferisce alla proprietà dell'ambiente urbano e sociale di facilitare le forme di mobilità lenta, per diverse finalità (utilitaristiche o ricreative) e per una pluralità di soggetti (Alfonzo, 2005; Southworth, 2005). In letteratura esistono evidenze empiriche che dimostrano come l'esperienza di chi cammina sia influenzata da una molteplicità di elementi che vanno dalle sue risorse individuali e gli aspetti percettivi, agli attributi più fisici, materiali e tecnici dei percorsi pedonali, fino alle caratteristiche più relazionali, sociali e simboliche degli spazi pubblici (Lanza, Pucci e Carboni, 2023). Questi elementi sono indagati a diverse scale di analisi. Possono riguardare più in generale la forma urbana dei quartieri e delle città – come la densità abitativa, la ricchezza delle opportunità urbane, la diversità degli usi del suolo, il design della rete pedonale (Cervero e Kockelman, 1997) – o più nel dettaglio la qualità della superficie calpestabile e dell'arredo urbano, la presenza elementi di supporto alle persone con mobilità ridotta, la sicurezza degli attraversamenti pedonali o quella percepita nei luoghi pubblici (Blečić *et al.*, 2015). Sebbene le questioni di giustizia distributive vengano analizzate principalmente attraverso un'analisi dell'accessibilità, in termini di vicinanza o raggiungibilità (potenziale) delle destinazioni urbane, si ritiene che la camminabilità si presti maggiormente ad un'analisi distributiva. Concentrandosi sulla qualità dei luoghi nell'essere percorsi a piedi il concetto di camminabilità – operazionalizzato attraverso la costruzione di indicatori e misure sintetiche – consente infatti di cogliere più precisamente la qualità dell'accessibilità (*Ibid.*). Gli indici di camminabilità permettono quindi di valutare empiricamente non solo quanto l'ambiente urbano è capace di incoraggiare una vita quotidiana basata sulla mobilità pedonale, ma anche di rilevare se tale capacità sia equamente distribuita tra diversi contesti territoriali (dove) e gruppi sociali (per chi). Nel paragrafo successivo verrà mostrato in particolare come la distribuzione spaziale di un indice di *walkability* attraverso una sua rappresentazione cartografica, possa rendere visibili le disuguaglianze socio-

spaziali nell'accesso ad ambienti urbani favorevoli alla pratica pedonale. L'attuale dibattito sulla giustizia della mobilità riconosce esplicitamente che tali configurazioni spaziali (disomogenee) sono un esito di relazioni di potere storiche e di processi politici in corso. Da ciò deriva l'esigenza di affiancare alle indagini distributive i principi di giustizia deliberativa, procedurale ed epistemica orientate al riconoscimento, alla legittimazione e all'inclusione delle diverse voci e le esperienze eterogenee dei membri della comunità all'interno dei meccanismi decisionali che definiscono lo spazio pubblico e le politiche di trasporto. Nel caso specifico della mobilità pedonale, la giustizia deliberativa richiama in primo luogo la necessità di un maggiore riconoscimento di chi cammina. A differenza di altre forme di mobilità più strutturate, come la bicicletta o l'automobile, il pedone non gode infatti di una forte identità, né simbolica né corporea, nello spazio pubblico (Annunziata, 2020). Proprio questa mancanza di identità contribuisce a renderlo meno visibile nei processi procedurali, come nella pianificazione urbana, nella definizione dei piani della mobilità sostenibile, nelle consultazioni pubbliche e, più in generale, nelle stesse visioni di "città pedonali" che stanno assumendo sempre più rilevanza nei paradigmi contemporanei di pianificazione (come il *Transit-Oriented Development* (TOD), il Nuovo Urbanesimo, il modello della Città dei 15 minuti). A tal proposito Middleton (2021) sostiene che la mancanza di identità di chi cammina, sia alimentata da un presupposto problematico ancora diffuso che concepisce il pedone come un soggetto astratto e omogeneo, un corpo mobile universale, abile e indifferenziato. In linea con quanto sostenuto da Sheller (2018), la giustizia della mobilità deve necessariamente partire dal riconoscimento delle differenze corporee intersezionali che definiscono diverse possibilità di abitare e attraversare lo spazio urbano. Sarebbe riduttivo, infatti, pensare che le pratiche mobili siano le stesse per tutti i pedoni urbani e che la decisione di camminare derivi sempre da una libera scelta. Qui si inserisce la dimensione epistemica della giustizia: ridurre l'esperienza pedonale ad un modello uniforme comporta un'esclusione dei saperi e delle esperienze vissute che emergono dalle voci della comunità locale. Le ingiustizie epistemiche emergono in particolare quando l'eterogeneità delle esperienze vissute – ad esempio le paure vissute dalle donne nello spazio pubblico o le difficoltà quotidiane incontrate da anziani e persone con disabilità motorie o visive dovute a una mancanza di accessibilità universale, le discriminazioni subite per strada in base al colore della pelle o all'orientamento sessuale – non vengono riconosciute come legittime. Ciò si traduce di conseguenza, in un'ingiustizia procedurale, poiché le politiche della mobilità possono finire per ignorare i vissuti, i bisogni e le esperienze della comunità, soprattutto dei gruppi sociali che dipendono maggiormente

dalla mobilità pedonale. Questi ultimi spesso sono coloro che già vivono situazioni di vulnerabilità, in quanto non possono accedere ai benefici privilegiati dell'automobile a causa di vincoli di natura fisica (come nel caso di bambini, anziani o persone con disabilità), economica (ad esempio persone con basso reddito) o sociale (come le donne, i cui comportamenti di mobilità attiva sono spesso associati a responsabilità di cura). Murray (2020) evidenzia nello specifico come il camminare sia principalmente una questione di genere e generazionale (che si interseca con classe sociale, etnia, disabilità e sessualità), con donne, bambini e anziani ad essere i più svantaggiati mentre si spostano a piedi a causa di un ambiente urbano che dà priorità alle esigenze dei singoli spostamenti motorizzati. Per questi gruppi il camminare è meno una scelta e più spesso una necessità, dunque, qualcosa da sopportare piuttosto che da godere (Middleton, 2021). Le narrazioni, i saperi situati e le esperienze mobili (differenziate), soprattutto dei soggetti più esposti a vulnerabilità, sono dunque il presupposto necessario per la concreta realizzazione della giustizia deliberativa, procedurale ed epistemica. Questa prospettiva si fonda sul riconoscimento che il camminare è il risultato di una costante relazione tra uno spazio che è fisico, sociale e politico e una pluralità di corpi, con le proprie abilità fisico-cognitive, conoscenze, componenti affettive ed emotive.

Le quattro dimensioni di giustizia discusse in questo paragrafo non sono gerarchicamente ordinate, ma devono essere comprese come parti complementari di un medesimo quadro concettuale, capaci di evidenziare le diverse forme di ingiustizie legate al camminare. La loro considerazione congiunta consente di evidenziare il valore sociale e la complessità che riveste la pratica pedonale e orientare i principi di pianificazione per la mobilità attiva verso esiti che siano più giusti e inclusivi. Senza la considerazione di questi principi multiscalarari e della loro implementazione a diversi livelli di governance, il rischio è di dar luogo a nuove forme di esclusione o di amplificare le disuguaglianze spaziali e sociali già esistenti, specialmente quando interventi a favore della mobilità attiva non tengono conto delle esigenze specifiche dei territori e dei soggetti che li abitano, ma diventano strumenti di strategie politiche o di marketing territoriale.

6. *Walkability* e (in)giustizia distributiva: il caso di Milano

In questo paragrafo l'attenzione è rivolta alle ingiustizie spaziali che riflettono le disomogenee possibilità di accesso agli ambienti urbani che supportano la mobilità pedonale nella città di Milano. La riflessione ini-

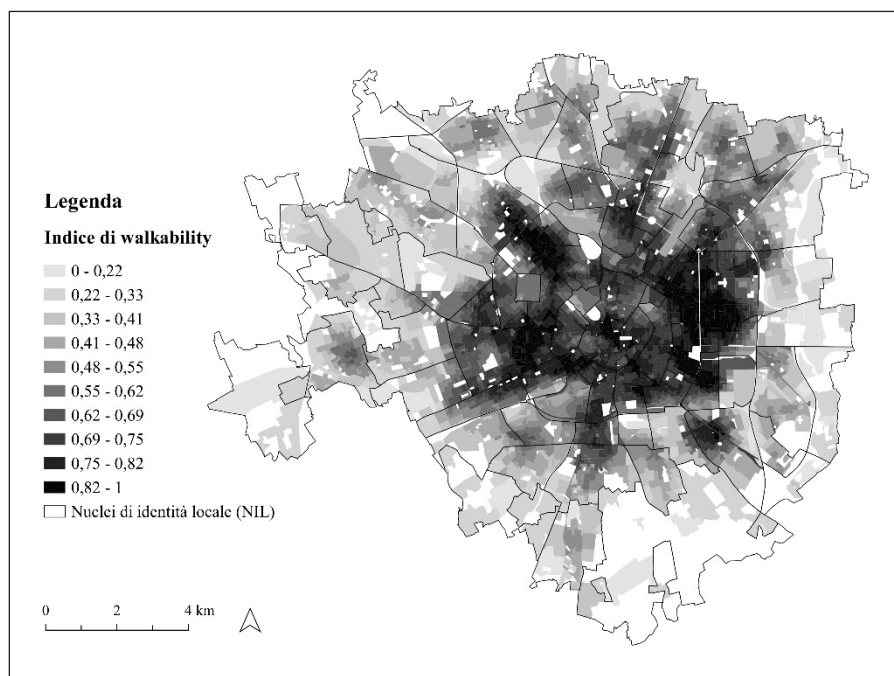
ziale che ha guidato l'analisi può essere riassunta in parole semplici nella seguente domanda: nel momento in cui una persona lascia il proprio luogo di residenza dispone di un ambiente urbano di prossimità che sostiene, almeno potenzialmente, la pratica pedonale? E in che misura questa opportunità è distribuita sul territorio? Per rispondere a tale interrogativo è stato costruito un indice di camminabilità e distribuito nella città di Milano mediante l'utilizzo degli strumenti GIS (Geographic Information System). A partire dai luoghi in cui le persone vivono (la localizzazione dei civici residenziali), sono state generate delle isocrone di dieci minuti percorribili a piedi (assumendo una velocità media di 4.5 km/h) tramite una network analysis basata sulla morfologia effettiva della rete pedonale. Per ciascuna area risultante sono stati calcolati e sintetizzati diversi fattori che la letteratura accademica considera rilevanti nel favorire la mobilità pedonale: a) la densità di popolazione; b) la connettività dei marciapiedi; c) la densità di servizi quotidiani (educativi, medici, culturali, ricreativi, ecc.); d) la densità delle fermate del trasporto pubblico (autobus, tram, metropolitana, stazioni ferroviarie); e) la densità delle aree verdi. L'approccio proposto si allinea alle riflessioni sulla giustizia distributiva che invitano a considerare le differenze delle condizioni individuali e collettive nell'accesso alle opportunità distribuite nel territorio. Nel caso in esame, le ingiustizie distributive emergono da una diseguale distribuzione della qualità dell'accessibilità pedonale, che varia in funzione alla posizione geografica in cui gli individui risiedono. La rappresentazione cartografica dell'indice di camminabilità (Fig. 1) conferma come la possibilità di disporre di un ambiente urbano potenzialmente favorevole alla mobilità pedonale non sia uniformemente distribuita sul territorio milanese.

Come atteso il dato più evidente è la marcata asimmetria tra centro-periferia. I livelli di pedonabilità più elevati infatti si registrano nelle aree centrali e semi-centrali – in particolare nei quartieri che si trovano entro e in prossimità della circonvallazione e a vocazione turistica¹⁰. Al contrario, la monofunzionalità degli usi del suolo, la ridotta presenza di servizi di prossimità e di trasporto pubblico che caratterizzano le aree più periferiche riducono sensibilmente i valori dell'indice, che risultano essere più bassi soprattutto nei quartieri collocati a sud e a nord-est¹¹ della città (nonostante presentino generalmente una maggiore densità di spazi verdi).

¹⁰ I NIL (Nuclei di Identità Locale) di Porta Venezia-Buenos Aires-Loreto, XXII Marzo, Città Studi e Duomo presentano i valori medi più elevati.

¹¹ I NIL di Cascina Merlata, Stephenson, Roserio, Ponte Lambro e Parco Forlanini registrano i valori medi più bassi.

Fig. 1 - Distribuzione spaziale dell'indice di camminabilità di Milano



Fonte: elaborazione su dati Comune di Milano, Open street map, Istat, Regione Lombardia

Tale configurazione spaziale riflette scelte di pianificazione urbana e di politiche di sviluppo territoriale ben note che hanno storicamente privilegiato il centro urbano per attrarre turisti, visitatori e *city users*. La rappresentazione cartografica della camminabilità rende pertanto visibili le disomogeneità distributive che caratterizzano l'ambiente urbano e solleva riflessioni sulle implicazioni sociali derivanti da tale disparità. Nei quartieri più marginali della città, dove la configurazione urbana non garantisce condizioni adeguate alla pratica pedonale, non viene solo limitata la possibilità di raggiungere i servizi di prossimità, ma anche ostacolate tutte quelle opportunità che il camminare rende possibile. Una ridotta camminabilità può ad esempio tradursi in una limitazione dell'autonomia quotidiana per gli anziani o nella riduzione delle occasioni di gioco e socializzazione negli spazi pubblici per i bambini. L'analisi di queste disuguaglianze spaziali rese visibili dall'indice di walkability richiama in primo luogo l'obiettivo di Martens (2016) di garantire un'accessibili-

tà (pedonale) sufficiente basata sulla giustizia distributiva¹² e, al tempo stesso, rappresenta un punto di partenza per chiamare in causa anche le altre dimensioni della giustizia della mobilità che, come è stato discusso, necessitano di essere considerate congiuntamente al fine di rivendicare, valorizzare e garantire il camminare come un diritto collettivo.

Conclusioni

Questo contributo ha discusso come i principi di giustizia dei trasporti e della mobilità rappresentino un riferimento teorico e concettuale per comprendere le implicazioni etiche e normative della mobilità pedonale. In particolare, è emerso come il camminare, nonostante sia potenzialmente la modalità più universale e inclusiva di spostarsi in città, è in realtà una pratica mobile complessa, segnata da differenze corporee, geografiche e sociali. Le analisi distributive condotte su Milano rappresentano solo un punto di partenza per riflessioni più approfondite. La considerazione congiunta delle dimensioni distributiva, deliberativa, procedurale, epistemica e riparativa della giustizia consente infatti di cogliere la complessità dell'esperienza pedonale ed evitare che politiche finalizzate a promuovere la mobilità attiva si traducano invece in nuove forme di differenziazione. La prospettiva multiscalare della giustizia della mobilità permette inoltre di collegare le disuguaglianze spaziali osservate a livello cittadino (come nel caso di Milano) con processi più ampi di produzione dello spazio, squilibri di potere e logiche di sviluppo urbano che superano i confini della città. Da un punto di vista pratico ciò implica che le politiche urbane e di mobilità debbano riconoscere le differenze corporee, sociali e culturali che definiscono le esperienze mobili. Diventa quindi necessario, da un lato, sviluppare strumenti analitici capaci di monitorare la qualità della camminabilità nei diversi quartieri e per diversi gruppi sociali (ad esempio attraverso l'utilizzo di strumenti gis partecipativi e workshop); dall'altro, attivare processi di pianificazione inclusivi che valorizzino e legittimino i saperi situati e le pratiche quotidiane delle comunità locali. Per concludere, leggere il camminare attraverso la lente della giustizia della mobilità consente di rivendicarlo come un diritto collettivo e di orientare la pianificazione di una città che sia capace di accogliere e sostenere la pluralità delle esperienze delle persone che la abitano e la attraversano camminando.

¹² Seguendo l'approccio delle soglie di sufficienza proposto da Martens (2016), gli interventi pubblici per la valorizzazione della mobilità arriva potrebbero essere indirizzati ai territori che si trovano al di sotto del valore mediano della distribuzione dell'indice.

Riferimenti bibliografici

- Alfonzo M.A. (2005), *To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs*, «Environment and behavior», 37(6), pp. 808-836.
- Annunziata A. (2020), *Spazi urbani praticabili*, FrancoAngeli, 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*, «Territorio Italia», 1, pp. 49-65.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), *Social exclusion, mobility and access*, «The sociological review», 53(3), pp. 539-555.
- Cervero R., Kockelman K. (1997), *Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design*, «Transportation research part D: Transport and environment», 2(3), pp. 199-219.
- Church A., Frost M., Sullivan K. (2000), *Transport and social exclusion in London*, «Transport policy», 7(3), pp. 195-205.
- Cresswell T. (2006), *On the move: Mobility in the modern western world*, Routledge, New York-Abingdon.
- Colleoni M., Pucci P. (2016), *Understanding mobilities for designing contemporary cities*, Springer International Publishing, Switzerland.
- Cook N., Butz D., “Mobility justice in the context of disaster”, in M. Sheller, K. Hannam (eds.), *Crossing Borders*, Routledge, London, 2018.
- Delbosc A., Currie G. (2011), *The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being*, «Journal of Transport Geography», 19(6), pp. 1130-1137.
- Farrington J., Farrington C. (2005), *Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation*, «Journal of Transport geography», 13(1), pp. 1-12.
- Flamm M., Kaufmann V. (2006), *Operationalising the concept of motility: A qualitative study*, «Mobilities», 1(2), pp. 167-189.
- Hannam K., Sheller M., Urry J. (2006), *Mobilities, immobilities and moorings*, «Mobilities», 1(1), pp. 1-22.
- Karner A., London J., Rowangould D., Manaugh K. (2020), *From transportation equity to transportation justice: within, though, and beyond the state*, «Journal of planning literature», 35(4), pp. 440-459.
- Kaufmann V. (2014), *Mobility as a Tool for Sociology*, «Sociologica, Italian journal of sociology online», 8(1).
- Kenyon S., Rafferty J., Lyons G. (2003), *Social exclusion and transport in the UK: A role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?*, «Journal of Social Policy», 32(3), pp. 317-338.
- Lefebvre H. (1967), *Le droit à la ville*, «L'Homme et la société», 6(1), pp. 29-35.
- Lefebvre H. (1991), *The production of space*, Basil Blackwell, Oxford.
- Lanza G., Pucci P., Carboni L. (2023), *Measuring accessibility by proximity for an inclusive city*, «Cities», 143, 104581.
- Lucas K., Jones P. (2012), *Social impacts and equity issues in transport: an introduction*, «Journal of Transport Geography», 21, 1-3.

- Lucas K., Mattioli G., Verlinghieri E., Guzman A. (2016), *Transport poverty and its adverse social consequences*, «Proceedings of the institution of civil engineers – Transport», 169(6), pp. 353-365.
- Martens K., Di Ciommo F., Papanikolaou A. (2014), *Incorporating equity into transport planning: Utility, priority and sufficiency approaches*. «Actas del XVIII Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito, Transporte y Logística, Panam 2014», pp. 1-16.
- Martens K. (2016), *Transport justice: Designing fair transportation systems*, Routledge, New York.
- Middleton J. (2021), *The walkable city: Dimensions of walking and overlapping walks of life*, Routledge, London.
- Murray L., Järviluoma H. (2020), *Walking as transgenerational methodology*, «Qualitative Research», 20(2), pp. 229-238.
- Pereira R.H., Schwanen T., Banister D. (2017), *Distributive justice and equity in transportation*, «Transport reviews», 37(2), pp. 170-191.
- Sheller M., Urry J. (2000), *The city and the car*, «International journal of urban and regional research», 24(4), pp. 737-757.
- Sheller M. (2018), *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*, Verso Books, London.
- Sheller M. (2018), *Theorising mobility justice*, «Tempo social», 30(2), pp. 17-34.
- Social Exclusion Unit (2003), *Making the Connections: Final report on Transport and Social Exclusion*, Office of the Deputy Prime Minister, London.
- Verlinghieri E., Venturini F. (2018), *Exploring the right to mobility through the 2013 mobilizations in Rio de Janeiro*, «Journal of Transport Geography», 67, pp. 126-136.
- Walzer M. (2008), *Spheres of justice: A defense of pluralism and equality*, Basic books, New York.

Camminare e partecipazione urbana

di *Oscar Azzimonti**

Introduzione

In questo capitolo il tema centrale del volume è declinato in relazione alla partecipazione urbana. Il camminare da un lato è considerato un oggetto di ricerca sulla possibilità e sulle modalità di inclusione nell'ambiente urbano. Dall'altro, rappresenta una pratica di ricerca partecipativa sulla città e sulle interazioni tra gli individui e i gruppi sociali che la abitano e i suoi spazi. Nel contesto di una crescente attenzione verso la sostenibilità e la mitigazione dei cambiamenti climatici, queste tematiche hanno un chiaro riscontro nelle politiche urbane per la mobilità attiva e nella pianificazione urbanistica orientata alla prossimità¹.

Il capitolo è suddiviso in cinque paragrafi. Il prossimo introduce il dibattito teorico, presentando alcune prospettive sociologiche sul camminare come oggetto di studio. Il paragrafo successivo propone una breve rassegna di metodi e di strumenti analitici per lo studio del camminare come forma di partecipazione urbana: le analisi sulla camminabilità degli spazi urbani, lo studio dei comportamenti di mobilità, le passeggiate e le mappature partecipate. Alcuni esempi empirici tratti dal caso studio di Milano-Bicocca vengono poi presentati nel quarto paragrafo. Infine, il quinto paragrafo propone alcune riflessioni conclusive.

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, oscar.azzimonti@unimib.it.

L'articolo è stato realizzato all'interno del progetto MUSA – Multilayered Urban Sustainability Action, finanziato dall'Unione Europea – NextGeneration EU, PNRR Missione 4 Componente 2 Linea di Investimento 1.5: Creazione e rafforzamento degli "ecosistemi dell'innovazione", costruzione di "leader territoriali di R&S", CUP: ECS 000037.

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Matteo Colleoni nel presente volume.

1. Camminare come forma di partecipazione urbana: alcune prospettive sociologiche

Camminare è forse il modo più immediato di prendere parte alla vita urbana e di beneficiare delle opportunità di scambio, degli incontri, delle conoscenze imprevedute e delle atmosfere che la caratterizzano. Quando ci spostiamo lentamente in una città diventiamo parte di essa, esponendoci alle interazioni con gli spazi e con gli altri utenti della strada e a tutti gli stimoli conseguenti. Dato il suo potenziale emancipatorio, la capacità di spostarsi a piedi in modo libero e sicuro all'interno dei contesti urbani rientra nel complesso ambito del diritto alla città². D'altro canto, le possibilità e le modalità attraverso cui ci muoviamo a piedi in città sono assai varie. Se da un lato alcuni soggetti sono esclusi dalla fruizione pedonale degli spazi pubblici a loro inaccessibili (si pensi, ad esempio alla difficoltà delle persone con disabilità motorie, o alle discriminazioni verso alcuni gruppi vulnerabili), dall'altro, dinanzi al rapido e ininterrotto avvicinarsi di stimoli esteriori e interiori, coloro che vivono o che frequentano abitualmente gli ambienti urbani possono sviluppare quell'atteggiamento *blasé* descritto da Simmel, una forma di assuefazione e di indifferenza che protegge l'individuo dalla sovrastimolazione delle città.

È chiaro che, nel momento in cui camminiamo attraverso gli spazi di una città, la partecipazione alla vita urbana assume numerose sfumature che dipendono dalle competenze maturate con le esperienze personali, dalla conoscenza dell'ambiente circostante, dalle inclinazioni personali, dalla morfologia degli spazi e da molti altri elementi legati alla relazione tra il proprio corpo e i soggetti e gli artefatti che lo circondano. Sorgono dunque numerosi interessi di ricerca legati ai modi attraverso cui, camminando, si entra a far parte dello spazio pubblico (o non potendolo fare vi si è esclusi), molti dei quali sono trattati in modo trasversale nei capitoli di questo volume.

Il primo è quello dell'accessibilità pedonale e delle forme di esclusione fisica dagli spazi pubblici urbani. Riguarda le trasformazioni urbane, le forme delle infrastrutture di mobilità e le interazioni con le pratiche quotidiane degli individui. È una tematica assai ampia, affrontata da molteplici discipline, tra cui l'urbanistica, l'architettura e la medicina pubblica, oltre che dalla sociologia urbana. Risponde alle domande sulle condizioni urbane più adatte a creare spazi e luoghi camminabili, rendendo la strada uno spazio pubblico accessibile, sicuro e aperto alla diversità.

² Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Sara Della Santina, Giampaolo Nuvolati e Francesca Lacqua nel presente volume.

Gli studi classici sulle conseguenze sociali dei fenomeni di suburbanizzazione e metropolizzazione negli Stati Uniti mettono in luce il potenziale trasformativo degli incontri tra persone di diversa estrazione sociale nelle città. Mumford (1961), ad esempio, individua nelle grandi infrastrutture stradali e, più in generale, in una pianificazione urbanistica orientata al collegamento tra aree monofunzionali mediante l'uso dell'automobile, un fattore determinante di ostacolo allo sviluppo di una autentica cultura urbana. Sennett (1970) critica la rigidità degli schemi urbanistici che suddividono gli spazi in base alle loro funzioni (lavorativa, abitativa, commerciale), contrapponendo la vivacità dei centri cittadini e la loro natura eterogenea e conflittuale, alla sterilità e all'intolleranza degli ambienti residenziali suburbani. Sulla stessa linea di pensiero, Jacobs (1961) descrive in modo minuzioso gli ambienti urbani densi enfatizzando il potenziale sociale dell'ordine spontaneo dei quartieri vitali: maggiore sicurezza, diversità e ricchezza di incontri, possibilità economiche, e, in generale, migliore qualità della vita.

Seguendo il pensiero teorico di questi studi classici, negli ultimi anni sono stati approfonditi vari aspetti analitici connessi alla densità, alla diversità degli usi del suolo e al design degli edifici e delle infrastrutture urbane, al fine di valutare il livello di camminabilità degli ambienti urbani attraverso indicatori e indici quantitativi. La letteratura sulla camminabilità (*walkability*)³ costituisce una risorsa per i policymaker interessati alla qualità e alla fruibilità degli spazi urbani. Tuttavia, questo tipo di studi, focalizzandosi principalmente sull'ambiente fisico (es., la dimensione del marciapiede, la forma delle sedute, la struttura urbanistica...), mette in secondo piano gli aspetti legati alla partecipazione di soggetti e corpi differenti (Middleton, 2018).

A tal proposito, un secondo filone di ricerca, più strettamente sociologico, approfondisce le dimensioni soggettive delle interazioni tra individui in movimento e spazi urbani, come le differenze di genere, di età, di status sociale, di orientamento sessuale, ecc. Indaga le forme di esclusione di determinati gruppi, le tattiche messe in pratica per superarle, i soggetti esclusi e le loro rivendicazioni. Sotto questo punto di vista il camminare è letto come pratica sociale, da studiare tenendo conto dell'intersezionalità delle dimensioni sopra elencate e di come esse si articolano nella concretezza dei luoghi di vita quotidiani. Il focus principale, dunque, non è tanto sugli spazi urbani, quanto sulle persone che li

³ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Sara Della Santina nel presente volume.

attraversano.

Ad esempio, in una società caratterizzata dall'innalzamento dell'età media, diviene sempre più necessario comprendere i bisogni di mobilità delle persone più anziane, in termini di accessibilità (Daconto, 2017), di capacità di orientamento e di familiarizzazione con i luoghi. Gli anziani seguono ritmi e hanno esigenze che spesso non sono compatibili con quelle di altre popolazioni urbane: le persone over 75 si spostano ad una velocità media di circa 0,95 m/s, mentre la velocità standard, seguita ad esempio dalle indicazioni di Google Maps, è di 1,25 m/s. La loro geografia quotidiana è dunque più circoscritta e all'interno delle aree raggiungibili a piedi dovrebbero ricadere una serie di servizi, tra cui il commercio di prossimità e i servizi igienici pubblici. Al di là dell'accessibilità fisica, nel caso delle persone più anziane la partecipazione alla vita urbana dipende anche dalla riconoscibilità e dal potenziale evocativo dei luoghi di prossimità, ovvero se e come questi fanno parte del vissuto e si collocano nei ricordi personali. Quello degli anziani è solo un esempio tra tanti, si pensi alle giovani donne e al tema dell'autonomia negli spostamenti notturni (Vitranò *et al.*, 2018), o alla mobilità dei bambini, sempre meno indipendente e legata a quella dei genitori automuniti (Gillet, 2025). Studiare e riconoscere i bisogni specifici delle popolazioni e dei gruppi sociali (e in particolare di quelli più vulnerabili), a partire dal camminare, favorisce la loro inclusione negli spazi pubblici e nei luoghi urbani.

Un terzo ambito di ricerca, connesso ai due precedenti, riguarda la politica e le politiche del camminare. Di recente la mobilità attiva ha assunto centralità nelle agende urbane europee nell'ambito di una crescente attenzione verso i temi della sostenibilità⁴. I benefici sociali, economici e ambientali dell'accessibilità per prossimità sono diventati evidenti nel momento in cui le limitazioni dovute all'emergenza pandemica hanno imposto forti limiti alla mobilità delle persone (Moreno *et al.*, 2021). Le politiche che ricadono sotto le etichette di Città dei 15 minuti e Città a 30 km/h, avviate in numerose città europee, sono sintomi di una rinnovata attenzione verso la dimensione del quartiere e verso la mobilità attiva. A sostegno di questo tipo di interventi sono emersi numerosi gruppi di attivisti e di associazioni che si battono per i diritti dei pedoni e dei ciclisti e per una mobilità più inclusiva e sicura.

Rimangono, tuttavia, alcune resistenze alle politiche che favoriscono la pedonalità degli ambienti urbani. Tralasciando gli estremismi cospirazioni-

⁴ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Matteo Colleoni nel presente volume.

sti che, in nome di una presunta libertà di movimento, hanno portato alle gravi minacce rivolte all'urbanista Carlos Moreno⁵, le critiche più ragionevoli sono focalizzate sulla distribuzione dei benefici di queste politiche e sui loro effetti sulla struttura socioeconomica delle città. Le politiche per la mobilità attiva e l'accessibilità di prossimità trovano nei centri urbani il loro contesto naturale: mentre è semplice immaginare un ambiente urbano ricco di servizi e opportunità raggiungibili a piedi nei centri storici più densamente popolati, i quartieri periferici suburbani e periurbani, per ragioni legate alla loro conformazione territoriale, sono difficilmente avvicinabili a un modello urbanistico che predilige la mobilità attiva. Secondo una prospettiva critica le politiche per la camminabilità e per l'accessibilità di prossimità possono favorire i quartieri più benestanti a discapito dei contesti più periferici, penalizzati dalle limitazioni poste ai veicoli motorizzati privati (Calafiore *et al.*, 2021). Inoltre, come dimostrato da numerosi studi (Ellder, 2024; Pozoukidou e Chatziyiannaki, 2021), le politiche per la mobilità attiva e la densificazione degli ambienti urbani possono portare all'aumento dei prezzi immobiliari e a processi di espulsione delle fasce più vulnerabili della popolazione.

Gli interventi sulle infrastrutture fisiche e di pianificazione urbanistica per favorire la camminabilità rischiano di essere controproducenti se non tengono conto dei soggetti che attraversano e che vivono quotidianamente gli spazi. La partecipazione delle comunità locali e il coinvolgimento dei residenti e di tutte le popolazioni che vivono la città, con un'attenzione particolare verso quelle più vulnerabili, divengono dunque fondamentali per gli interventi di rigenerazione urbana, e in particolare per l'implementazione delle politiche per la mobilità attiva (Casarin *et al.*, 2023). Quello della partecipazione è quindi un tema centrale sia nello studio delle modalità di interazione tra i soggetti e gli spazi, sia nell'ambito delle politiche urbane per la mobilità attiva. Da una parte, la partecipazione è una chiave di lettura per comprendere se, e in che modo, i soggetti che attraversano a piedi gli spazi urbani sono inclusi nel contesto urbano e si sentono parte di esso. Dall'altra, il grado di partecipazione nei processi decisionali indirizza le politiche, influenzando sugli esiti delle trasformazioni urbane.

L'interesse per queste tematiche è testimoniato dai numerosi studi empirici proposti per studiare il camminare e la partecipazione negli spazi pubblici nell'ambito della sociologia urbana, dell'urbanistica e di altre di-

⁵ www.nytimes.com/2023/03/28/technology/carlos-moreno-15-minute-cities-conspiracy-theories.html#, visto il 15 novembre 2025.

sciplini affini. A questo proposito, nel prossimo paragrafo si proverà a delineare una rassegna, non esaustiva, delle principali metodologie per studiare il camminare come forma di partecipazione urbana.

2. Osservare, camminare, mappare. Una breve rassegna di strumenti per lo studio del camminare come forma di partecipazione urbana

2.1. Gli spazi urbani e la loro camminabilità

Riprendendo la suddivisione del paragrafo precedente, il primo approccio analitico per studiare il camminare come forma di partecipazione urbana consiste nell'osservazione degli spazi della città. Le domande di ricerca che guidano queste osservazioni riguardano le forme urbane, la morfologia degli spazi, l'accessibilità, la qualità delle infrastrutture, la cura dell'arredo urbano. L'obiettivo è comprendere in quale misura la forma urbana e gli spazi della città favoriscono la mobilità dolce. Ricadono sotto questo ambito i numerosi indicatori e indici di camminabilità proposti negli ultimi anni per descrivere e sintetizzare numericamente la sicurezza pedonale, il livello di accessibilità, il comfort dei percorsi pedonali urbani, la diversità degli usi del suolo e altre caratteristiche urbane che incidono sulla propensione a camminare (Moura *et al.*, 2017; Shields *et al.*, 2023)⁶.

L'osservazione degli spazi della città avviene a varie scale. A livello urbano e metropolitano è possibile studiare dinamiche spaziali più ampie attraverso l'analisi di dati secondari sulla morfologia del tracciato urbano, sulla presenza di servizi e *amenities* raggiungibili a piedi, sulla densità di popolazione e sugli usi del suolo. L'osservazione, in questo caso, è "dall'alto" e prevede l'utilizzo di strumenti GIS per l'elaborazione dei dati spaziali e per la mappatura delle caratteristiche urbane e le loro differenze diacroniche e intraurbane. Le aree della città con un alto mix di funzioni (residenziale, commerciale, verde, ...), densamente popolate e ricche di attività e servizi urbani vengono considerate le più camminabili, ovvero le più adatte agli spostamenti a piedi.

A livello di quartiere l'osservazione degli spazi diviene più dettagliata, includendo informazioni sulla qualità delle infrastrutture urbane, sulle condizioni dei marciapiedi, sulla presenza di dispositivi tattili per l'inclusione delle persone con disabilità, sulle panchine, il verde e gli elementi ombreg-

⁶ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Sara Della Santina e Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano nel presente volume.

gianti e su tutte quelle caratteristiche urbane che accrescono il comfort, l'accessibilità e la sicurezza degli spostamenti a piedi. A tale scopo si utilizzano metodi di rilevazione che prevedono l'osservazione sul campo, come gli audit urbani, ovvero indagini strutturate per misurare determinate caratteristiche dei percorsi pedonali attraversandoli (Azzimonti *et al.*, 2025). Anche in questo caso, con gli strumenti GIS, i dati possono essere georeferenziati e trasformati in materiali cartografici di facile lettura per policymaker e pianificatori pubblici.

2.2. *L'osservazione dei comportamenti di mobilità*

Lo studio delle caratteristiche delle città e dei quartieri suggerisce, in modo deduttivo, la misura in cui gli spazi sono adatti agli spostamenti a piedi e alla presenza delle persone. Il secondo approccio che si intende presentare è di natura più induttiva: consiste nell'osservazione dei comportamenti delle persone negli spazi urbani. In questo ambito l'architetto Jan Gehl ha sviluppato una metodologia ben consolidata e applicata in numerosi contesti internazionali. Seguendo il suo approccio (Gehl e Svarre, 2013), le domande di ricerca che guidano le osservazioni sono semplici: quante persone frequentano gli spazi (*how many*), chi sono (*who*), ovvero quali sono le loro caratteristiche sociodemografiche, quali sono i punti più frequentati (*where*), che tipo di attività vengono svolte (*what*) e in quanto tempo (*how long*). L'osservazione diretta permette di cogliere le caratteristiche degli spostamenti delle persone negli spazi pubblici e comprendere i comportamenti di diversi gruppi sociali in vari contesti spazio-temporali urbani: dove camminano, in quali aree si radunano, in che modo si spostano, quali percorsi evitano. Gli strumenti analitici utilizzati dai ricercatori sul campo includono il tracciamento degli spostamenti, il conteggio delle persone in determinate fasce orarie, la stesura di diari e la fotografia.

Negli ultimi anni sono stati sviluppati alcuni dispositivi tecnologici che facilitano rilevazioni sistematiche ad una scala più ampia, come quella di quartiere o quella urbana. Tra questi possono essere citati i sensori ottici e i dati derivanti dalle celle telefoniche. I primi conteggiano il numero di persone presenti in una determinata area tramite il riconoscimento, in forma anonimizzata, degli individui che camminano. I secondi, attraverso i collegamenti alle celle telefoniche e all'interpolazione dei dati spaziali, stimano il numero di presenze di individui. Inoltre, sono in grado di riconoscere la provenienza, i flussi abituali e alcune differenze sociodemografiche dei passanti, differenziando, ad esempio, i pendolari dai residenti abituali.

Le osservazioni dirette e i dispositivi tecnologici per la rilevazione dei

flussi e delle presenze consentono la descrizione dei movimenti e dei comportamenti di mobilità delle persone negli spazi urbani. Pur registrando i numeri e le modalità di partecipazione delle persone negli spazi pubblici, non approfondiscono la dimensione soggettiva degli spostamenti a piedi. Al fine di indagare più in profondità le interazioni tra individui e spazi, sono stati sviluppati vari strumenti metodologici, in particolare nell'ambito dei *mobility studies*.

2.3. Camminare e mappare come strumenti partecipati per la comprensione e la narrazione dei luoghi

Per comprendere in profondità le relazioni tra camminare e partecipazione urbana è necessario adottare strumenti che non si limitino a osservare lo spazio o a quantificare la presenza dei corpi nei luoghi, ma che restituiscano le esperienze vissute, i significati attribuiti ai luoghi e agli spostamenti, e le modalità con cui gli individui interagiscono con l'ambiente urbano. In quest'ottica, i metodi mobili (*mobile methods*) rappresentano un insieme di approcci qualitativi che assumono il movimento come elemento centrale della ricerca. Tra questi, un ruolo di rilievo è svolto dalle interviste *walk-along* (Kusenbach, 2003), condotte mentre il ricercatore cammina insieme al partecipante lungo un percorso scelto da quest'ultimo o definito congiuntamente. Camminare insieme consente di accedere a narrazioni situate, in cui i luoghi evocano ricordi, emozioni, problemi quotidiani e pratiche spaziali (Evans e Jones, 2013). L'interazione tra corpo, spazio e racconto produce una conoscenza capace di restituire la complessità dei vissuti urbani. Il camminare è così sia oggetto, sia metodo di ricerca.

Talvolta questi approcci sono integrati in dispositivi partecipativi volti a coinvolgere attivamente i soggetti nella produzione di conoscenza sullo spazio urbano, non solo a livello individuale ma anche collettivo. Iniziative come le camminate urbane con gruppi specifici (bambini, anziani, donne, persone migranti) permettono di esplorare le percezioni e le criticità dell'ambiente urbano dal punto di vista delle persone che lo attraversano quotidianamente. Lungo i percorsi, definiti dai ricercatori o dagli stessi partecipanti, si ha la possibilità di riflettere e di discutere degli spazi: di come essi divengono luoghi di vita quotidiana, o semplici vie da percorrere, o luoghi da evitare; di quali emozioni evocano; dei cambiamenti che si desiderano. La rielaborazione di queste informazioni può dare vita a mappe soggettive (*sketch map*) individuali o di comunità, in cui i pensieri sugli spazi e sui luoghi vengono rappresentati su una base cartografica, attraverso scritte, disegni e colori. La loro digitalizzazione costituisce un'infor-

mazione qualitativa sul rapporto tra soggetti e spazi, utile per alimentare processi decisionali più inclusivi integrando le cartografie urbanistiche tradizionali (Boschmann e Cubbon, 2014). In sintesi, i metodi mobili e partecipativi non solo offrono nuove prospettive di analisi, ma costituiscono essi stessi pratiche di partecipazione.

L'applicazione degli strumenti di ricerca qui descritti ha dunque una funzione politico-normativa, oltre che descrittiva e informativa. In varie città europee sono stati promossi living lab per facilitare il coinvolgimento di attori collettivi e semplici cittadini nello studio della mobilità e nella costruzione collettiva di nuove prospettive per la mobilità sostenibile (Kesslerling *et al.*, 2023). La condivisione di conoscenze, esperienze e pratiche quotidiane è indispensabile per un processo trasformativo che tenga conto non solo delle innovazioni tecnologiche, dei saperi esperti e delle normative urbanistiche, ma anche dei bisogni concreti, delle pratiche, delle attitudini e delle aspettative di coloro che vivono quotidianamente gli spazi urbani. Attraverso i living lab, le amministrazioni comunali hanno la possibilità di costruire e coordinare dispositivi per la partecipazione dei cittadini implementando workshop, focus group e altri strumenti partecipativi di ricerca. A sostegno della partecipazione nella pianificazione vi sono anche strumenti di mappatura partecipata che permettono ai cittadini di raccogliere e pubblicare su una piattaforma comune informazioni georeferenziate. La municipalità di Helsinki, ad esempio, ha sviluppato un dispositivo di *Public Participation GIS* (PPGIS) a supporto del piano urbanistico per domandare ai cittadini dove ritenessero opportuno costruire edifici residenziali, spazi pubblici, aree ricreative, connessioni pedonali, ecc. (Kahila-Tani *et al.*, 2016). I dati ottenuti sono stati rielaborati per comprendere quali aree trovassero risposte omogenee e quali, invece, fossero oggetto di visioni discordanti. Il contributo delle cittadine e dei cittadini diviene così confrontabile con le cartografie urbanistiche, fornendo una serie di informazioni “dal basso” per orientare le scelte di pianificazione.

Nel prossimo paragrafo sarà presentato il caso studio del quartiere Bicocca di Milano, come esempio di applicazione di alcuni dei metodi finora descritti.

3. Il caso del quartiere Bicocca

Il quartiere Bicocca di Milano ha attraversato numerosi cambiamenti negli ultimi decenni. Nel corso del '900 da area periferica agricola è diventato uno dei principali poli industriali italiani. All'apice della crescita industriale il quartiere ospitava circa 15.000 dipendenti della Pirelli, molti

dei quali giungevano quotidianamente dai quartieri o dai comuni limitrofi. All'epoca Bicocca aveva una forte vocazione operaia, testimoniata dalla presenza di luoghi identitari, tra cui trattorie popolari, dopolavoro e sedi sindacali. Come raccontano alcuni ex operai, intervistati durante una camminata documentata nel volume di Luca Rimoldi sull'antropologia delle memorie industriali, gli spazi del quartiere evocano esperienze di comunità, lotte sindacali, picchetti e una certa nostalgia di fronte ai cambiamenti radicali portati dal declino industriale e dai processi di rigenerazione urbana successivi (Rimoldi, 2017).

A partire dagli anni '70 la dismissione degli stabilimenti industriali ha dato inizio ad un lungo processo di trasformazione urbana, guidato dal Comune in collaborazione con la stessa Pirelli e con altri grandi soggetti privati. Il quartiere di oggi ospita l'Università, alcuni centri direzionali di grandi aziende italiane e internazionali, un centro commerciale, un teatro e una galleria d'arte di rinomanza nazionale, oltre che vari complessi residenziali di nuova costruzione. Il potenziamento delle infrastrutture di mobilità con l'apertura di linee tramviarie e metropolitane e l'ampliamento dello scalo ferroviario di Greco Pirelli hanno reso Bicocca una nuova centralità di rango metropolitano, fortemente attrattiva per pendolari e city-user provenienti dall'hinterland e in particolare dalla zona settentrionale dell'area metropolitana (Martinotti e Boffi, 2002).

Del passato operaio rimangono solamente le forme urbane e l'architettura degli edifici, che, per esplicita volontà di Vittorio Gregotti, architetto responsabile del Masterplan, riprendono l'omogeneità formale del contesto industriale (Pettenati, 2012). Dal disegno di Gregotti sono sorti numerosi spazi aperti disposti tra grandi isolati residenziali, universitari o di uffici privati. Il progetto è stato ampiamente criticato per la carenza di spazi pubblici (e in particolare di verde urbano) e per la *placelessness*, la mancanza di un senso del luogo e di urbanità (*Ibid.*). Tuttavia, con il passare degli anni l'avvicinarsi di studenti, lavoratori e residenti, ha dato vita a varie forme di appropriazione dei luoghi del quartiere e a processi di riterritorializzazione. Il quartiere è in continua evoluzione e l'Università negli ultimi anni si è adoperata per stimolare nuovi processi di rigenerazione urbana attraverso iniziative di ricerca e di sperimentazione sul territorio che coinvolgono enti privati, cittadini ed enti locali.

Tra queste, il progetto MUSA⁷ si propone di rendere più sicura, inclusiva e sostenibile la mobilità di quartiere con proposte di intervento costruite in base a studi transdisciplinari sulla camminabilità e sui comportamenti,

⁷ <https://musascarl.it/>, visto il 15 novembre 2025.

le attitudini e le pratiche di mobilità. Le ricerche, di cui in questo paragrafo si presenteranno alcuni esempi, hanno coinvolto le aziende locali e i loro dipendenti tramite i mobility manager, le studentesse e gli studenti universitari e i residenti. La partecipazione delle variegate popolazioni urbane che vivono il quartiere quotidianamente ha permesso di raccogliere un'importante mole di dati ed informazioni sul sistema di mobilità del quartiere, valorizzando diversi punti di vista. Dall'analisi congiunta dei dati telefonici di Vodafone Motion Analytica⁸ e dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro delle principali aziende del distretto sono state stimate le presenze medie all'interno del quartiere in diverse fasce orarie nei giorni feriali e festivi. Durante un giorno feriale, in media sono circa 60 mila le persone che si fermano almeno un'ora negli spazi del quartiere. Tra queste circa il 72% sono pendolari (37%) o visitatori occasionali (city user, turisti, 35%), mentre solo il 28% sono residenti. Bicocca si conferma dunque come polo metropolitano dalla forte capacità attrattiva, in cui, nelle ore diurne convivono studenti, lavoratori pendolari, residenti che attraversano il quartiere o sostano nei suoi spazi.

In Fig. 1 è rappresentata una mappa sugli spazi pubblici più frequentati e sulle principali attività in essi svolte, frutto di un workshop pubblico svoltosi nel quartiere a maggio 2023⁹. Tra i partecipanti (20 in totale) vi erano studenti/studentesse, residenti e lavoratori e lavoratrici pendolari che hanno discusso sugli spazi del quartiere e sui loro utilizzi, disegnando le loro mappe soggettive, qui unite in un'unica mappa.

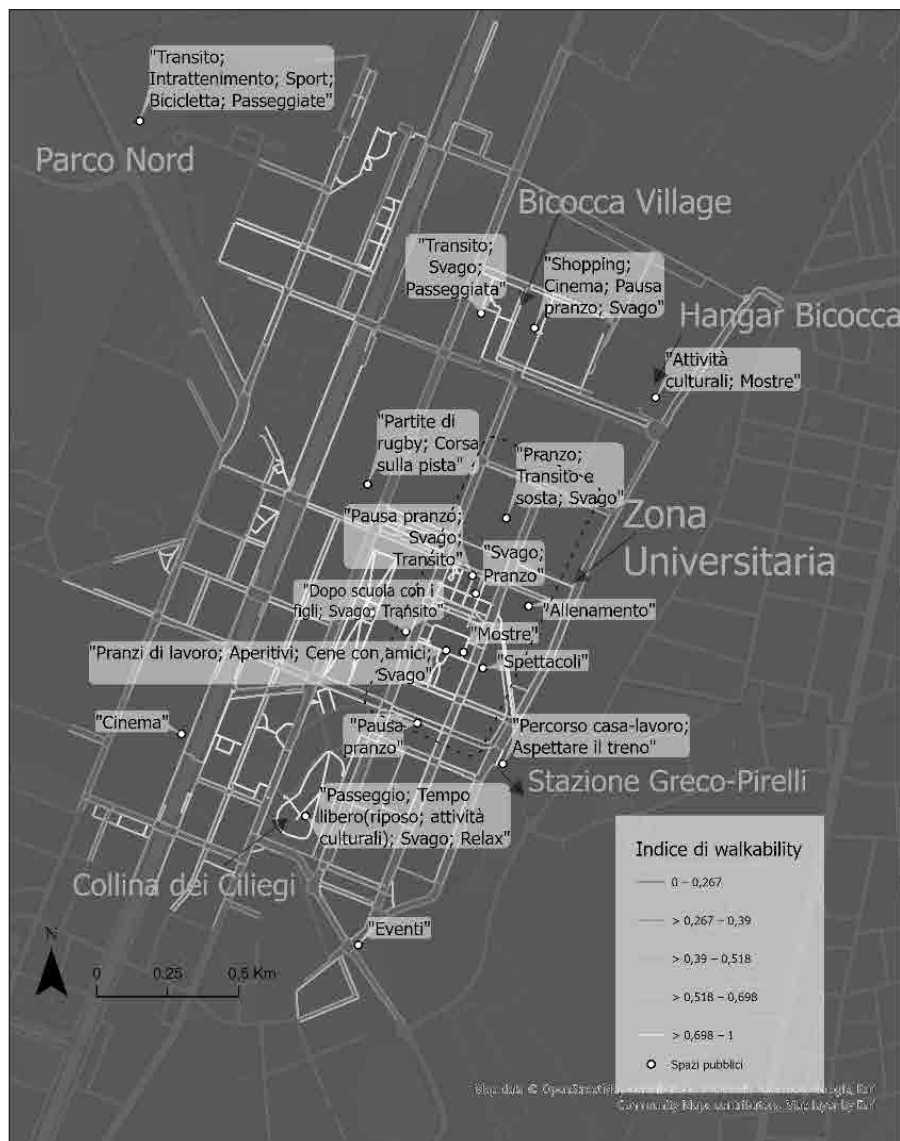
Si può notare come gli spazi segnalati dai partecipanti siano collocati principalmente in prossimità dell'area universitaria (tra Piazza dell'Ateneo Nuovo, Piazza della Trivulziana e Piazza della Scienza), dove l'indice di camminabilità è più alto¹⁰. Sono stati mappati alcuni luoghi importanti anche al di fuori di essa, come l'Hangar Bicocca, il centro commerciale Bicocca Village a nord est, Parco Nord a nord-ovest, che tuttavia rimangono un po' isolati rispetto al resto del quartiere. A questo proposito durante

⁸ Il servizio Vodafone Analytics è realizzato nel completo rispetto della normativa della privacy, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento GDPR, in quanto analizza dati ed informazioni sempre sotto forma strettamente anonimizzata e aggregata seguendo la metodologia Privacy by Design, cioè in maniera irreversibile alla fonte (Parere 05/2014 del 10 aprile 2014 del Working Group ex art. 29).

⁹ Si veda Azzimonti *et al.*, 2025 per approfondimenti sul workshop.

¹⁰ L'indice di camminabilità offre una misura quantitativa della facilità con cui è possibile spostarsi a piedi in una determinata area. Prende in considerazione diversi fattori che influenzano la qualità dell'esperienza pedonale all'interno di un quartiere, raggruppati in quattro dimensioni principali: la qualità dell'infrastruttura urbana, il comfort, la sicurezza e l'accessibilità. Per ulteriori informazioni si veda: <https://arcg.is/0PeaGX>, visto il 15 novembre 2025.

Fig. 1 - Mappa partecipata degli spazi pubblici e della camminabilità del quartiere Bicocca



Fonte: elaborazione dell'autore su dati secondari (OSM, Comune di Milano, Corine Land Cover) e primari (sketch map da workshop)

il workshop sono state discusse le problematiche relative ai collegamenti pedonali tra l'area universitaria e Parco Nord e, in generale, la scarsa accessibilità pedonale dell'area settentrionale del quartiere, considerata meno sicura e più trafficata.

La maggioranza degli spazi pubblici sono descritti come luoghi di passaggio, di transito o dove poter sostare per un arco di tempo limitato, come la pausa pranzo o l'aperitivo. Diversamente dalla Bicocca operaia del secolo scorso, il quartiere di oggi non è caratterizzato da luoghi fortemente identitari, ma da luoghi funzionali agli spostamenti e alle esigenze di persone in movimento, che siano esse studenti, lavoratori o residenti del quartiere. Non a caso la stazione di Greco-Pirelli figura tra gli spazi più frequentati ed è stato oggetto di diverse discussioni sulla scarsa accessibilità per coloro con disabilità motorie e sulla sicurezza nelle ore notturne.

Tra le varie proposte emerse nel corso del workshop e successivamente rielaborate nell'ambito del progetto MUSA, vi sono dunque l'istituzione di una zona 30 tra le principali arterie di traffico che collegano la città alla periferia settentrionale, la riduzione dei flussi di traffico in determinate aree e la restrizione di alcune carreggiate per liberare spazi per pedoni e ciclisti. Ma al di là della necessità di interventi infrastrutturali e sui flussi di traffico, è emerso il desiderio di un quartiere più vivibile e più ricco di opportunità di socialità, soprattutto da parte degli studenti e delle studentesse. Stimolare gli studenti ad uscire dalle traiettorie abituali (es. stazione/fermata della metro-università) rendendo il quartiere più permeabile e più adatto alla convivenza tra diverse popolazioni richiede l'impegno dell'Università e degli enti pubblici nel promuovere luoghi di aggregazione al di fuori degli spazi (e degli orari) della didattica. A questo scopo sono state discusse alcune possibili iniziative di urbanistica tattica nel solco dei progetti implementati in altri quartieri della città.

Conclusioni

Il caso di Bicocca, uno dei primi grandi progetti di riconversione post-industriale della città, è assai significativo nel contesto urbano milanese. Dall'intervento di Bicocca degli anni '90, numerosi processi di rigenerazione urbana guidati da grandi investitori privati e dal Comune hanno cambiato radicalmente la città e i suoi quartieri. La finanziarizzazione del mercato immobiliare e il conseguente coinvolgimento di grandi studi architettonici internazionali sono evidenti nelle nuove architetture degli edifici, dei parchi e degli spazi pubblici. Per comprendere più a fondo la portata

di questi mutamenti, occorre però prendere in considerazione la morfologia sociale della città e suoi quartieri: come sono vissuti, da quali popolazioni, quali sono i luoghi più significativi, come ci si sposta, in quali fasce orarie.

Come ampiamente discusso nel capitolo, camminare diviene così un oggetto di ricerca e una pratica per apprendere e studiare la città. Tuttavia, affinché la partecipazione dei soggetti e dei gruppi sociali che abitano i quartieri assuma un potenziale politico e trasformativo, è necessario che vengano prese in considerazione le loro attitudini, valutazioni e istanze in tutte le fasi dei processi di pianificazione urbana. Di recente, il progetto *Möves*, promosso dal Comune di Milano con lo scopo di creare un documento condiviso sulle linee guida per lo sviluppo della mobilità attiva, ha subito le critiche di alcune importanti associazioni locali (tra cui Fiab e Genitori Antismog)¹¹. Sotto accusa sono finite la pretestuosità e l'inefficacia dei meccanismi partecipativi del Comune, che, a loro avviso, non incidono in nessun modo sui processi di governo del territorio.

Le ricerche partecipative esprimono il loro potenziale politico nel momento in cui un numero ampio e diversificato di soggetti e gruppi sociali ha la possibilità di collaborare attivamente alla pianificazione degli spazi della città. A questo scopo è necessario collegare gli strumenti di ricerca partecipativa ai dispositivi di governo del territorio. Come si è discusso nei paragrafi precedenti, i living lab, le mappature soggettive e gli strumenti di GIS qualitativo facilitano il dialogo tra policymaker, urbanisti e popolazioni locali. Tuttavia, affinché questo dialogo sia proficuo, la governance urbana deve contemplare la diversità e la conflittualità degli individui, delle popolazioni e dei gruppi sociali che quotidianamente camminano, sostano e si intrattengono negli spazi urbani. La dimensione territoriale della vita quotidiana deve essere connessa alle dinamiche più ampie del governo del territorio che, con i processi di finanziarizzazione del mercato immobiliare, divengono spesso globali. La questione rappresenta una sfida significativa che coinvolge sia la riflessione analitica della sociologia del territorio, sia le strategie operative dei decisori pubblici.

Riferimenti bibliografici

Azzimonti O.L., Caiello S., Della Santina S., Daconto L. (2025), *Studiare un quartiere in movimento. Metodi mobili e partecipativi per mappare e comprendere la camminabilità e le pratiche di mobilità*, «Ocula», 26(34),

¹¹ www.bikeitalia.it/2025/03/06/milano-due-associazioni-escono-dal-progetto-moves-sbattendo-la-porta/, visto il 15 novembre 2025.

pp. 35-50.

- Boschmann E.E., Cubbon E. (2014), *Sketch Maps and Qualitative GIS: Using Cartographies of Individual Spatial Narratives in Geographic Research*, «The Professional Geographer», 66(2), pp. 236-248.
- Calafiore A., Dunning R., Nurse A., Singleton A. (2022), *The 20-minute city: An equity analysis of Liverpool City Region*, «Transportation Research Part D: Transport and Environment», 102, 103111.
- Casarin G., MacLeavy J., Manley D. (2023), *Rethinking urban utopianism: The fallacy of social mix in the 15-minute city*, «Urban Studies», 60(16), pp. 3167-3186.
- Daconto L. (2017), *Città e accessibilità alle risorse alimentari. Una ricerca sugli anziani a Milano*, FrancoAngeli, Milano
- Elldér E. (2024), *The 15-minute city dilemma? Balancing local accessibility and gentrification in Gothenburg, Sweden*, «Transportation Research Part D: Transport and Environment», 135, 104360.
- Evans J., Jones, P. (2011), *The walking interview: Methodology, mobility and place*, «Applied Geography», 31(2), pp. 849-858.
- Gehl J., Svarre B. (2013), *How to Study Public Life*, Island Press, Washington DC.
- Gillet A. (2025), *The Influence of Parental Styles in France and Italy on Children's Independent Mobility (CIM) and Its Effects on Emplaced Knowledge*, «Ocula», 26(34), pp. 79-99.
- Kahila-Tani M., Broberg A., Kyttä M., Tyger T. (2016), *Let the Citizens Map – Public Participation GIS as a Planning Support System in the Helsinki Master Plan Process*, «Planning Practice & Research», 31(2), pp. 195-214.
- Kesselring S., Simon-Philipp C., Bansen J., Hefner B., Minnich L., Schreiber J. (2023), *Sustainable Mobilities in the Neighborhood: Methodological Innovation for Social Change*, «Sustainability» (Switzerland), 15(4), 3583.
- Kusenbach M. (2003), *Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool*, «Ethnography», 4(3), pp. 455-485.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York City
- Martinotti G., Boffi M. (2002), “Milano-Bicocca. La città del sapere: l’Ateneo e la metropoli”, in N. Leotta (a cura di), *La nascita di una università nuova: Milano-Bicocca*, Skira, Milano.
- Middleton J. (2021), *The Walkable City: Dimensions of Walking and Overlapping Walks of Life*, Routledge, London.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021) *Introducing the “15-Minute City”:* *Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, «Smart Cities», 4, pp. 93-111.
- Moura F., Cambra P., Gonçalves A. B. (2017), *Measuring walkability for distinct pedestrian groups with a participatory assessment method: A case study in Lisbon*, «Landscape and Urban Planning», 157, pp. 282-296.
- Mumford L. (1961), *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, Harcourt, Brace & World, New York.
- Pettenati G. (2012), *La Bicocca: centro per la metropoli o quartiere per la città?*, «Archivio di Studi Urbani e Regionali», 104/2012, pp. 91-108.
- Pozoukidou G., Chatziyiannaki Z. (2021), *15-Minute City: Decomposing the New*

- Urban Planning Eutopia*, «Sustainability», 13(2), p. 928.
- Pucci P., Lanza G., Carboni L. (2023). *Measuring Accessibility by Proximity for an Inclusive City*, «Cities», 143, 104581.
- Rimoldi L. (2021), *Lavorare alla Pirelli-Bicocca. Antropologia delle memorie operaie*, Clueb, Bologna.
- Sennett (1970), *The Uses of Disorder: Personal Identity and City Life*, Kempf, New York City.
- Shields R., Gomes Da Silva E.J., Lima E., Lima T., Osorio N. (2023), *Walkability: A review of trends*, «Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability», 16(1), pp. 19-41.
- Vitrano C., Ferrario M., Colleoni M. (2018), *Rischi di segregazione temporale nella città poliritmica: il caso della mobilità notturna delle donne tra nuove esigenze di spostamento e percezione della sicurezza*, «Bollettino della Società Geografica Italiana», 14, 1(2), pp. 139-150.
- .

Perdersi a piedi nella città e ancoraggio ai luoghi

di *Giampaolo Nuvolati**

Introduzione

Questo contributo intende proporre alcune riflessioni in merito alla dimensione del camminare come esperienza carica di emozioni a metà tra *Erfahrung* ed *Erlebnis*, *know-how* ed avventura, abitudine e improvvisazione. Il presupposto da cui partire è che i luoghi che costellano il paesaggio urbano (e anche quello rurale, sebbene non ci addentreremo in quest'ultimo) siano carichi di significati tanto da influenzare i comportamenti degli individui, oltre ad esserne ovviamente determinati. In altri termini, la formazione delle abitudini costituisce il derivato di processi più o meno consci dell'individuo che tende ad adattare il proprio agire (compreso il camminare) alla conformazione del territorio e dei manufatti che su questo insistono. *Ça va sans dire* che non è solo l'elemento fisico e funzionale che genera i percorsi, ma anche l'aspetto simbolico. La griglia su cui occorre lavorare è dunque costituita da quelle che chiamiamo la variabile della materialità-immaterialità, da un lato, e dell'individualità-collettività, dall'altro. Un esempio può aiutare: possiamo scegliere di fare una strada perché è più pulita, più sicura, più rapida per il raggiungimento della nostra destinazione, oppure perché esiste una forma di affettività che ci lega ai luoghi; luoghi specifici che riguardano la nostra storia personale, il nostro vissuto, la nostra sensibilità, non necessariamente perché li consideriamo come esteticamente più attraenti e strutturalmente più affidabili. Pensiamo che il camminare risponda all'esercizio quotidiano di questi dubbi, alla scelta di strade diverse che rispondono ad aspettative altrettanto differenziate, frutto tanto del desiderio di conferme, quanto del brivido

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, giampaolo.nuvolati@unimib.it.

dell'inatteso. Tale assunto si declina anche rispetto alla dicotomia individuo-collettività. Si daranno luoghi pubblici che rispondono alle forme di transito e concentrazione della collettività attraverso percorsi obbligati, altri luoghi che rimandano a forme di deviazione e interstitialità più intime, individuali o di gruppo, grazie a traiettorie alternative da considerarsi anche come espedienti di critica all'impianto urbanistico più tradizionale. Naturale è qui il rinvio alle derive psicogeografiche della scuola situazionista (Debord, 1956). Ancora una volta, in sintesi, ci troveremo dinanzi a comportamenti più o meno standardizzati e convogliati o, al contrario, del tutto liberi. Da un lato lo spirito *blasé* dell'uomo contemporaneo lo spinge ad una strumentalizzazione in chiave meramente selettiva e razionale dello spazio urbano, dall'altro egli non sempre è in grado di resistere alle sirene del sentimentalismo, alle tentazioni dello spirito e del corpo, ai cambiamenti improvvisati di percorso dettati dalla sua curiosità. Il camminare è esattamente questo: il pedone debole e indifeso nella città insicura cerca luoghi protettivi, di rifugio, ma poiché il suo passo è lento ciò gli consente anche di aprire lo sguardo e il pensiero verso altri orizzonti. Non chiuso nell'involucro protettivo della macchina o del mezzo pubblico, egli è dunque vulnerabile, "nudo" potremmo dire, rispetto al pericolo di perdersi o di venire offeso ma, nella lentezza del suo procedere, è altrettanto aperto e disponibile verso ciò che lo affascina, dunque è potenzialmente predisposto a provare nuove emozioni. Georg Simmel, come noto, in *La metropoli e la vita dello spirito* (1903) tratta con grande maestria questi temi e non esita a parlare di antipatia in riferimento all'atteggiamento del cittadino – e a maggior ragione di colui che va a piedi – nel rifiutare il contatto con il mondo, chiudendosi in sé stesso con il comprensibile desiderio di salvarsi nella giungla urbana. Nello stesso tempo, è indubitabile che il camminare è tornato ad essere una attività cui vengono conferite importanti potenzialità non solo sotto il profilo salutistico ma anche per quanto riguarda la capacità dell'essere umano di relazionarsi con l'universo, gli altri. La saggistica ha visto un numero crescente di testi in questa direzione, soprattutto a partire dagli anni 2000, primo fra tutti il volume di Rebecca Solnit, *Storia del camminare* (2002). Certo non mancano i lavori precedenti, basti pensare al libro di Henry David Thoreau, *Camminare* (1863), ma in quel caso il camminare riguardava prevalentemente il rapporto uomo-natura, mentre è stato il recente e ponderoso recupero della figura del *flâneur* (Nuvolati, 2006; 2013) a riportare in primo piano il camminare e il perdersi nella città alla ricerca di osservazioni, sensazioni e interpretazioni del paesaggio urbano.

Il presente capitolo vede in prima battuta un'analisi del camminare come azione che può essere descritta nelle sue motivazioni e nel suo dispiegarsi concreto da angolature diverse. Successivamente, si proporrà uno

specifico strumento, la *ESL (Enciclopedia Sociologica dei Luoghi)*, cui far riferimento per cercare di descrivere il paesaggio all'interno del quale si colloca l'individuo in cammino. Tali luoghi possono funzionare come ancoraggi e punti di riferimento per le forme più incerte del camminare, per le *flânerie* urbane più originali, ma anche per le pratiche più consuete della quotidianità.

1. Un alfabeto dell'erranza urbana

Un alfabeto dell'erranza urbana, del cammino che prenda spunto da quanto finora detto costituisce un *escamotage* per spacchettare alcuni concetti al centro della presente riflessione. Tra le infinite coppie di parole – che a volte rimandano a concetti opposti a volte complementari – quelle di seguito proposte intendono costituire pretesti veri e propri – finanche provocatori nella loro gratuità – da cui partire per ragionare sull'idea del camminare, come azione che reca in sé tanto la consuetudine quanto l'improvvisazione, la razionalità e l'emozione, la dimensione pubblica e quella privata.

A Abitudine-Alternativa. Camminare può voler dire effettuare lo stesso percorso quasi ogni giorno confidando nella conoscenza degli spazi attraversati, nell'automatismo dei passi, ma forte può anche essere la tentazione di varcare soglie inesplorate, trovare strade alternative per raggiungere la stessa destinazione o altre impensabili, utilizzando andature diverse, sguardi riflessivi, ritmi di cammino insoliti. Abitudini e improvvisazioni tenderanno continuamente a incrociarsi, tanto da contaminarsi a vicenda nella continua ricerca di novità rassicuranti in quello che è un ossimoro proprio della contemporaneità.

B Baudelaire-Benjamin. Come non fare riferimento a queste due figure fondamentali della storia della poesia e della filosofia? Charles Baudelaire (1869) per primo parlerà del *flâneur* come figura emblematica della modernizzazione della città, come personaggio che camminando si perde nella Parigi dell'800, che varca i confini del perbenismo per inoltrarsi nei quartieri fisici ed esistenziali più devianti, mosso dallo *spleen*, dalla ricerca delle emozioni e del senso della vita. Walter Benjamin (1927-1940) sarà a sua volta l'interprete del pensiero baudelairiano collocando criticamente la figura del *flâneur* nel contesto della società di massa che andava prendendo corpo in particolare nei *Passages*, le prime gallerie commerciali che costellavano le grandi città come luogo privilegiato del consumo. Benjamin “traghetterà” il *flâneur* fino alla metà del '900 e se

ancora oggi tale figura costituisce un punto di riferimento per la letteratura sul camminare in città lo si deve soprattutto al filosofo berlinese.

- C *Collettività-Collezione privata*. Camminare può essere considerato un gesto collettivo, un essere partecipe insieme ad altre persone della vita di una città. Ma nello stesso tempo chiama in causa un'esperienza profondamente personale in cui i soggetti hanno un repertorio privato di momenti, emozioni e luoghi frequentati nel cammino stesso. Collezionare questi aspetti significa archivarli nella nostra memoria, magari attraverso l'inconscio e di volta in volta ripercorrere questi sentieri, cercarli dopo tanto tempo, stupirsi per come sono cambiati o sono rimasti incredibilmente identici a loro stessi.
- D *Distanze-Devianze*. L'atto del camminare non copre solamente una distanza, un tragitto più o meno faticoso da percorrere, ma presuppone anche soste, meditazioni, tentazioni, stravolgimenti e deviazioni tanto dalla strada quanto dalla morale. Il cammino, quando non routinario, non funzionale, nella sua lentezza lascia spazio alla riflessione e alla messa in gioco di sé stessi. Può essere considerato anche come un atto di ribellione, di sfida a un certo moralismo ipocrita.
- E *Emozioni-Esperienza*. Camminare offre il fianco a nuove emozioni, ma accanto a queste è richiesto all'individuo una sorta di saggezza: se cade in tentazione egli deve sempre prevedere una via di fuga. Il vicolo cieco è l'emblema di questa condizione binaria, ci attrae e ci respinge al tempo stesso. Da questo punto di vista chi cammina nella città sente forse la fatica del movimento, il richiamo dell'abitudine, ma non rinuncia a esplorare l'ignoto, al rischio. Un semplice passo oltre la soglia potrebbe aprirci nuovi orizzonti.
- F *Flâneur-Flâneuse*. Il camminare liberamente in città è sempre stata un'attività ad appannaggio dell'uomo. il *flâneur* ne è la massima esemplificazione. Nel XIX secolo una donna che camminava solitaria per la strada era o veniva spesso additata come una prostituta (da qui il termine "passeggiatrice" appunto) e per buona parte del secolo successivo i suoi spostamenti sarebbero stati prevalentemente finalizzati alle attività di lavoro, allo shopping, all'accompagnamento dei componenti deboli della famiglia. Dunque non aveva modo di assurgere a quella condizione di distacco e disimpegno che le avrebbe consentito di esplorare e leggere la città con disinvoltura, muovendosi liberamente e senza destare malevole illazioni. Spingersi in alcuni quartieri malfamati può risultare ancora pericoloso per una donna sola, ma l'idea della *flânerie* al femminile nella sua concreta fattibilità costituisce oggi un traguardo imprescindibile e concomitante con il processo di emancipazione delle donne.

- G Groviglio-Genius loci.* Il groviglio della città è una matassa che può essere sciolta anche attraverso il camminare. Camminare consente di guardare il paesaggio e le persone, permette di mappare il territorio, di osservarlo da vicino, di riconoscerlo come unico rispetto ad altri. Tutto questo non è possibile, o è comunque complicato, se ci spostiamo in auto, se viaggiamo sul convoglio di una metropolitana, nella oscurità sotterranea. Guardare solo alla distanza tra origine e destinazione, da percorrersi nel modo più veloce, impedisce di sviluppare una consapevolezza degli spazi intermedi, dei nodi di incrocio tra le storie. La lentezza del camminare facilita viceversa l'intercettazione dell'anima dei luoghi, quello che viene comunemente indicato come il *genius loci*. Le atmosfere segnano la vita urbana, sono fatte di sottili filamenti di significato che si attorcigliano attorno a noi, ci parlano se li sappiamo ascoltare, se li avvertiamo rallentando il passo in un incedere riflessivo rivolto al contesto che ci ospita.
- H Humus-H24.* Per *humus* intendiamo ovviamente quello culturale, l'ambiente sociale all'interno del quale ci muoviamo, che possiede una sua sedimentazione, una profondità storica che ciascuno di noi assorbe in maniera diversa. *L'humus* è ciò che condiziona la nostra esperienza e percezione dello spazio, la percezione dei messaggi più o meno nascosti che il paesaggio ci trasmette. Camminare e dunque esporsi a questo elemento presuppone per l'essere umano lasciarsi attraversare dagli eventi collettivi, farsi personaggio di un teatro che ha le sue regole e le sue tradizioni e che condiziona il nostro agire. Ma camminare è anche un atto giornaliero, fortemente personale, disincantato, che si può spalmare sulle 24 ore, compresa la notte, dunque un agire che conosce non tanto o soltanto il tempo della Storia collettiva ma anche quello delle storie individuali, della quotidianità negli aspetti più minuti e personali.
- I Interstizio-Immaginazione.* L'interstizio è l'emblema di ciò che "sta tra", che divide, ma anche che unisce le parti. Spesso si tratta di un luogo magico nella sua banalità quotidiana ma che conserva in sé anche l'idea dell'essere prezioso, se non per tutti almeno per alcuni. Anzi, la dimensione interstiziale rinvia ad una forma di segretezza che può escludere una visione collettiva a vantaggio di una assai più personale, intima. Ed è spesso negli interstizi raggiunti a piedi (una panchina, un'aiuola, un marciapiede) che si nasconde la parte più inconfessata e misteriosa di noi stessi, luoghi dove abbandonarci alle nostre più segrete *rêverie*.
- J Jungle-Joystick.* La città nella sua naturale complessità non è facilmente interpretabile, analizzabile, progettabile. Le trasformazioni e i conflitti che la caratterizzano presentano naturalmente ricadute sugli atteggiamenti e i comportamenti umani che alla città devono adattarsi. Vivere

in città, e in particolare in una metropoli, rappresenta una sfida che interroga gli individui sulle loro capacità intellettuali, sul loro capitale economico e sociale, come strumenti utili alla sopravvivenza. La città sa essere luogo di emancipazione, di realizzazione ma anche di rischi e di pericoli cui il camminare può dare adito. Questa *jungla*, tanto affascinante quanto inquietante, spinge alcuni soggetti ad evitare gli spazi pubblici, a rinchiudersi nel privato, a fare della propria stanza una stazione virtuale da cui muoversi nella città attraverso il *joystick* di un computer, curiosando nelle strade e nelle piazze grazie al collegamento con video camere. Si tratta dunque di un camminare che nega il camminare stesso come esercizio corporeo. In questo caso la città diventa accessibile a distanza, ma vengono a perdersi le emozioni più autentiche.

- K Key-Keen.* *Key* indica genericamente uno strumento per accostarsi non solo fisicamente ma anche intellettualmente ad un luogo, la chiave interpretativa della realtà che passa attraverso il camminare, l'esplorare e il pensare l'urbano. Dietro la banalità dei luoghi si celano infatti significati ben più profondi cui non sempre è facile accedere. Occorre essere *keen*, ci vuole entusiasmo, passione, propensione alla riflessione, possibile solo laddove il territorio si lascia leggere da chi lo attraversa con lentezza e fare meditativo. Il camminare errabondo in città più che efficienza e competenza comporta dunque un desiderio di scoperta, conduce ad uno svelamento del mondo che non è dato a tutti perché richiede una certa dose di curiosità.
- L Lentezza-Libertà.* Prendersi il tempo di cui necessitiamo, rallentare il passo per camminare la città è un segno di libertà, di affrancamento dalle costrizioni *tayloriste* del lavoro, così come dalle frenesie consumistiche. Il cammino da atto umile diventa allora paradossalmente atto di forza, di autonomia, di coraggio. Una sorta di sfida nei confronti di chi vorrebbe imporci velocità, efficienza prestazionale. L'iconografia fantasiosa del *flâneur* lo consegna al mondo mentre porta al guinzaglio una tartaruga. In questo senso il camminare può essere persino considerato una provocazione nei confronti delle forme di irreggimentazione del vivere metropolitano.
- M Memoria-Momento.* Il camminare, soprattutto se lento, concerne il pensare, il ricordare, il mettere insieme i pezzi della vita per come nel tempo si sono legati anche ai luoghi e alle strade che ancora stiamo percorrendo. Ma il camminare è anche un manifestarsi di sensazioni improvvise, è l'attimo fuggente in cui cerchiamo di cogliere una emozione nuova che ci colpisce quando meno ce lo aspettiamo. La strada e la commedia che in essa si recita non è mai data per sempre, ma conosce messe in scena diverse di cui noi siamo attori imprevedibili.

- N Noia-Nuvole.* Camminare significa anche prendersi pause, oziare, annoiarsi, rifiutare lo *stress* metropolitano, la velocità, la strumentalità dell'agire finalizzato. Può voler dire sedersi un attimo per guardare il passaggio delle nuvole in cielo. Non è il passo del pendolare, cui pur siamo abituati, ciò di cui stiamo parlando, forse nemmeno quello del turista che in pochi giorni vuol divorare la città: è l'andatura quasi ieratica del *flâneur* ciò che qui ci interessa, una sacralità che invita alla meditazione, al rispetto dei luoghi, più che ad un loro rapido utilizzo o transito. La curiosità per il dettaglio guida il passo, la realtà incontra la fantasia.
- O Ostacolo-Obbligo.* La città vede ostacoli fisici e socioculturali, spazi chiusi, itinerari obbligati. Per questo il camminare come lo intendiamo qui, costituisce una sfida, un rifiuto dei vincoli spaziali e istituzionali. La creatività nasce però proprio dalla messa in discussione degli elementi scontati, germoglia dai salti, dalle deviazioni, dalle perlustrazioni di territori abbandonati, polverosi e infangati, nei quali non sempre ci si spinge perché sono fuori dai confini abituali, se non spazi vietati.
- P Periferia-Perdersi.* Se il centro delle città è il luogo del turismo, del consumo dunque di un camminare finalizzato, spedito e divertito, la periferia resta il contesto per un camminare incerto, più sofferto, persino pericoloso. In entrambi i casi subentra però l'idea del perdersi. Il centro storico, carico di significati e simboli, forse può venire riscoperto con uno sguardo obliquo ancora capace di rintracciare gli interstizi nascosti così come le contraddizioni delle polarizzazioni sociali e della *gentrification* che segnano il tessuto urbano. La periferia per eccellenza è la perdita di orientamento e per converso determina la necessità di costruire *ex-novo* percorsi di senso. È dunque bifronte il camminare: rinunciare alla mappatura ufficiale dei luoghi, significa mettere in atto un processo ondivago in cui certezze topografiche si alternano a improvvisazioni esplorative depistanti e viceversa, tanto in luoghi saturi di segni quanto in quelli del tutto spogli.
- Q Quotidianità-Quartiere.* Queste due parole e i concetti che sottintendono, rimandano da un lato al camminare come azione della vita ordinaria, dall'altro alla dimensione della prossimità: dunque un camminare giornaliero di breve raggio che tocca i luoghi del quartiere in un'ottica di reciprocità. Il rinvio alla cosiddetta città dei 15 minuti viene spontaneo e fa pensare alla dimensione più familiare della convivenza, degli spostamenti tra casa, luogo di lavoro e servizi. In realtà, tanto nella quotidianità quanto nei quartieri si annidano possibilità di cammino che possono modificare le abitudini, che ridisegnano le traiettorie dei percorsi in una declinazione più originale e creativa.

- R Ragione-Responsabilità.* Queste due voci sottolineano l'importanza del camminare come occasione per prendere consapevolezza dei luoghi, per riconoscerli come parte di un patrimonio collettivo, per sentirsi responsabili della loro tutela. In questo caso, vale il principio che camminare non è solo un atto solitario ma presuppone anche una matrice politica, partecipativa, il rispetto di regole che frequentemente tendiamo a trascurare perché impegnati a raggiungere obiettivi personali, individualistici. Occorre ammettere che la dimensione morale non sempre è alla base del camminare, del perdersi in città in quanto richiamati dalle tentazioni che essa trasmette. Il *flâneur* è un personaggio solitario, tanto affascinante quanto carico di difetti e incoerenze. Ma il suo immergersi nella città lo rende comunque parte della popolazione e dei bisogni che questa esprime.
- S Sensi-Serendipity.* I sensi aprono alla *serendipity*. Non solo la vista, ma anche il tatto, l'olfatto, l'udito, il gusto; tutto ciò che proviamo camminando può tanto confermare le nostre idee di un luogo quanto aprirci a sorprese, colpirci più o meno favorevolmente, finanche farci deviare il percorso, ammaliati dal richiamo delle sirene contemporanee, prima che prenda il sopravvento l'ottundimento dei nostri sensi, dunque prima di indossare i paraocchi necessari a non deragliare, concentrati sull'obiettivo o solo su noi stessi.
- T Tesoro-Tempo.* Il tesoro di cui stiamo parlando è lo scrigno nascosto dove custodiamo le cose e i pensieri più preziosi e a cui diamo lucidatura anche camminando in città e rievocando i momenti più felici della nostra esistenza. Attraverso il cammino si mettono alla prova il senso di attaccamento e di identità ai luoghi, si riflette sulla nostra storia e tutto ciò avviene mettendo in gioco il nostro corpo, posando i piedi sul selciato, toccando i muri di quello che è uno spazio pubblico. Non è dato il camminare in casa, se non per pochi metri, mentre è sulla strada, in una piazza o in un semplice slargo che con la presenza ribadiamo alla collettività la nostra esistenza e viceversa. Tempo: perché per realizzare questa fusione dello spirito con i luoghi camminandoli occorre tempo, un tempo fatto di indugi su tratti che non riconosciamo e ci angosciano, di pausa e tranquillità su altri che miracolosamente ci trasmettono le stesse sensazioni positive di tanti decenni fa.
- U Umore-Unicità.* Le passeggiate sono diverse a seconda del nostro umore giornaliero o dell'indole di fondo che ci caratterizza. L'idea del passante *standard* rispetto al quale progettare una città spesso sottovaluta non tanto il principio che le persone sono diverse tra di loro, quanto il fatto che il loro stato d'animo può cambiare a seconda dei momenti, delle circostanze – tra cui quelle legate al paesaggio che incontrano –,

del modo in cui, camminando, vedono affiorare i ricordi o si abbandonano a inediti pensieri. Camminare sembra un atto puramente meccanico che in realtà è frutto e genera emozioni diverse, uniche. Questo nonostante il tentativo di ingabbiare i nostri passi attraverso abitudini consolidate, per evitare il sovraccarico di nuovi stimoli.

V *Vulnerabilità-Vagabondo*. Chi cammina spesso è vulnerabile, vittima possibile di atti di violenza, soggetto alle intemperie e alla pericolosità del traffico. La modernità è stata caratterizzata a lungo da una sorta di privatizzazione dello spazio pubblico attraverso l'utilizzo della automobile, l'addomesticamento di alcune attività di lavoro e di servizio, la comunicazione a distanza, svuotando in tal modo i luoghi di relazione, immiserendo il contatto fisico. Il pedone "nudo" e per certi versi indifeso, mostra in sé qualcosa di eroico nello sfidare le città contemporanee. Il camminare vagabondo non richiama allora solo un modo di spostarsi in città, ma anche la condizione del nomade, del senza tetto, del migrante: segmenti deboli della popolazione che non hanno casa e riempiono i vuoti più marginali con la loro presenza.

W *Walkability-Wireless*. *Walkability* è il termine anglosassone, ma ormai diffusamente utilizzato anche nel linguaggio comune, per descrivere la camminabilità dei luoghi in termini di sicurezza, facilità dei movimenti, bellezza, ecc. Il livello di *walkability* può essere a pieno titolo considerato come un indicatore di qualità della vita di una città. La *walkability* ovviamente è favorita anche dalla tecnologia, dal fatto che ciascuno di noi grazie al cellulare e a strumentazioni avanzate può collegarsi con chiunque in qualsiasi momento senza la necessità di cavi fisici. Ma in questo caso lo slegarsi dai fili significa una nuova schiavitù: quella della eterna connessione che ci impedisce di godere della pregnanza dei luoghi.

X *Xantofobia-Xenofobia*. Il cammino si confronta e cerca di superare non solo le barriere esterne all'individuo, ma anche quelle interne. Si tratta spesso di fobie più o meno razionali e comprensibili che ci condizionano nella scelta del cammino, dei luoghi da frequentare. Dalla bizzarra paura del colore giallo, fino all'avversione nei confronti degli stranieri, le nostre ossessioni possono trovare nell'atto del camminare motivi tanto di conferma quanto di revisione dei nostri pregiudizi. Per tale ragione, camminare significa anche mettersi alla prova, uscire dal proprio guscio protettivo, incontrare fisicamente l'altro per la strada, rischiare la contaminazione, lo scontro, la pacificazione, mettere in campo i sensi.

Y *Yard-You*. Con la parola inglese *yard* si intende comunemente un giardino, o meglio il terreno che circonda un'abitazione ed è solitamente ricoperto di erba. Questa parola richiama l'idea che il nostro camminare transita vicino alle proprietà private. Per estensione potremmo parlare

di cortili, patii, chiostri e di tutti quei luoghi interstiziali che stanno a metà tra pubblico e privato e dove può capitare di perderci. Camminare può anche voler dire oltrepassare soglie, o quantomeno sfiorare confini che è vietato attraversare, affacciarsi sulla vita degli altri. Se, infatti, il camminare può essere un'azione solitaria è altrettanto vero però che esso ci pone inevitabilmente a contatto con l'altro. Percorrendo la strada incontro te (*you*), il tuo viso, anche solo per uno sguardo fugace, forse contraccambiato. Camminare è un atto di relazione non solo con una comunità di appartenenza, ma anche con un'altra singola persona in un rapporto diadico. È questa l'occhiata timida e nello stesso tempo accurata che dedichiamo *A una passante*, come scrive Baudelaire nell'omonima poesia.

Z Zigzagare-Zampettare. Questi verbi suggeriscono modalità di spostamento imprevedibili, con altrettante posture del corpo che ricordano un incedere animalesco, incerto, improvvisato, mai lineare e nemmeno supponente, ma sempre attraversato dal dubbio, aperto al rischio di impantanarsi, di inciampare, di scivolare. Ma forse è proprio nella debolezza del passo che si può anche riscontrare il desiderio di ricerca, di creatività, di originalità. Sicumera, presunzione, pregiudizio non appartengono al camminatore che si spoglia delle sue certezze per assorbire il paesaggio urbano che di volta in volta incontra nel suo vagare. Non si tratta mai di una consegna definitiva al fato, ma nemmeno di un procedere troppo stabilito e imm modificabile.

2. Un alfabeto dei luoghi come ancoraggio all'erranza

Il camminare, per come è stato sopra descritto, mostra in prevalenza dimensioni di smarrimento, di improvvisazione, di emotività, di derive, di messa in discussione delle pratiche più abitudinarie; cioè presenta traiettorie grazie, o meglio, per colpa delle quali l'individuo rischia di perdere il controllo della situazione. Tornando all'ipotesi presentata ad inizio capitolo, potremmo pertanto pensare ai luoghi come ancoraggi, seppur mutevoli e provvisori, del nostro vagare urbano; punti di riferimento cui guardare per ritrovare la strada. In questo paragrafo non si vuole e nemmeno si può certo entrare nel merito della funzione che oggi svolgono i luoghi nello strutturare la quotidianità e il cammino degli esseri umani. È invece questa l'occasione per fare un cenno alla *ESL (Enciclopedia Sociologica dei Luoghi* in 6 volumi per Ledizioni, Milano) come strumento che oggi ci consente di addentrarci nei significati che i luoghi stessi (intesi come tipi) possono assumere nei moderni contesti urbani, nel segnare la società e i destini di uomini e donne che questi spazi, ora e in passato, li hanno vissuti, frequentati intensamente o semplicemente

sforati (Nuvolati, 2018). Nella *ESL* ad oggi sono archiviate oltre 100 voci scritte da colleghe e colleghi prevalentemente sociologi urbani ma anche afferenti ad altre discipline. Per ciascuna di esse, qui di seguito elencate (Fig. 1), l'enciclopedia fornisce informazioni sulla definizione e la storia dei luoghi, le architetture, le funzioni sociali e le trasformazioni, i dati sui fruitori, oltre ad alcuni esempi concreti. Ancora una volta andiamo in ordine alfabetico.

Fig. 1 - Le voci della *ESL*

A Aeroporti Agriturismi Alberghi Aree dismesse Aree gioco Aree metropolitane Aree naturali Arredo Urbano (luoghi dell') Arte Autogrill Autostrade	B Bar e caffè Barbieri e parrucchieri Biblioteca Biblioteche delle cose Borghi	C Campi e spazi dell'accoglienza Cantine vitivinicole Carceri Cascine Case Case del popolo e circoli ARCI Case occupate Case popolari Case vuote e abbandonate Caserma Centri commerciali Centri sociali autogestiti Centri storici Cimitero Condominio Coworking
D Discariche Discoteche Dormitori	F Fabbriche Fari Fiere ed esposizioni Fiumi	G (quartieri) Gay Ghetto Grattacieli
H Hub di innovazione sociale	I Impianti sportivi Insediamenti umani nelle foreste pluviali Ippodromi	L Laboratori artigiani Locali notturni Luna park Luoghi ibridi Luoghi del sesso commerciale
M Marciapiedi McDonald's Mercati rionali Mercati settimanali Metropolitane Monasteri Monumenti Murales Musei	N Negozi alimentari Negozi vintage Nuovi spazi religiosi	O Opifici Orti urbani Ospedali Ospedali psichiatrici Ostelli Osterie

Fig. 1 - segue

P Paesaggio naturale Palestre Parcheggi Parchi urbani Periferie Piattaforme digitali urbane Piazze Piste ciclabili Pizzerie Ponti Porti Portici e cavalcavia Portinerie di quartiere Pronto soccorso Pub	Q Quartieri immigrati	R Residenze universitarie Rifugi alpini Ristoranti
S Sale cinematografiche Sale slot Scuole Sottosuolo Spazi di rigenerazione Spazi sanificati Spiagge Stadi Stanze del consumo Strade urbane	T Terme Terreni confiscati alla criminalità Treni e linee ferroviarie	U Uffici Università
V Vie dello shopping Villette Vulcani		

Fonte: autore, elaborazioni su <https://esl.unimib.it/>

La modalità principale attraverso cui i luoghi (naturali e costruiti) nelle loro varie caratterizzazioni comunicano con i soggetti che li frequentano è determinata dai messaggi che il paesaggio urbano stesso trasmette. Semplificando è dunque di atmosfere (Griffero e Petrillo, 2024), di *genius loci* (Norberg-Schulz, 1979; Cascavilla, 2021; Nuvolati, 2023) ciò di cui stiamo qui parlando e a cui abbiamo già fatto riferimento nella lettera “G” del nostro alfabeto del camminare. Ci piace pensare che tali elementi incidano sull’agire dell’essere umano rispetto ad una scala geografica più o meno vasta – l’aria che si respira in generale nella città, nei suoi quartieri e strade ma anche nelle sue più specifiche componenti: un bar, una chiesa, un parco, una stazione, ecc. – per come siano capaci di accogliere il nostro

passaggio, di indirizzarci in una direzione piuttosto che in un'altra, di farci provare emozioni più o meno nuove camminando in zone diverse. Essi rispondono ad una necessità fondamentale per la sociologia e in particolare per la sociologia urbana: l'esigenza di contestualizzare in chiave spaziale i comportamenti e gli atteggiamenti delle persone oggetto dei nostri studi.

Come sociologi urbani dovremmo interrogarci su alcuni aspetti. Quali motivazioni determinano il camminare nelle sue varie forme (Nuvolati, 2021) e che tipi di contesti urbani, per le parti di cui sono composti, accolgono queste azioni? In che misura il camminare è l'esito di un esercizio di riappropriazione individuale, finanche egocentrica dello spazio pubblico? O, al contrario, rimanda ad un processo di partecipazione alla vita collettiva, di reciprocità tra le persone? Quali soglie segnano il passaggio dal pubblico al privato, dall'ordinario allo straordinario, dal presente al passato nel nostro vagabondare metropolitano? Quali provocazioni sono associabili al camminare e come le istituzioni reagiscono ad esse? Come distinguere la funzionalità e la profondità di un percorso rispetto al repertorio di significati che esso più o meno esplicitamente rivela al di là degli aspetti fisici? E infine, come è possibile segmentare le pratiche di cammino a seconda delle tradizionali variabili quali genere, età, professione, istruzione. ecc. ma anche rispetto alle storie di vita, al carattere, alle esperienze degli individui? Quesiti cui la ricerca futura presterà attenzione e darà risposta nella misura in cui il camminare non rimarrà una pratica residuale ma costituirà oggetto di riflessione da parte di discipline differenti. La *ESL* è un primo passo in questa direzione, una fonte cui far riferimento per dettagliare i punti nodali che segnano il cammino urbano, cercando di capire come le più svariate istanze individuali si combinino con la configurazione del territorio e dei tanti manufatti che lo connotano.

Riferimenti bibliografici

- Baudelaire C. (1869), *Lo Spleen di Parigi. Piccoli poemi in prosa*, Feltrinelli, Milano, 1992.
- Benjamin W. (1927-1940), *I "passages" di Parigi*, Einaudi, Torino, 2002.
- Cascavilla S. (2021), *Il dio degli incroci. Nessun luogo è senza genio*, Exòrma edizioni, Roma.
- Debord G. (1956), "Teoria della deriva", in P. Stanziale (a cura di), *Situazionismo. Materiali per una economia dell'immaginario*, Massari, Bolsena, 1998.
- Griffero T., Petrillo A. (a cura di) (2024), *Atmosfere Urbane. Una introduzione*, Edizioni ETS, Pisa.
- Norberg-Schulz C. (1979), *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Place*, Rizzoli, Milano.

- Nuvolati G. (2006), *Lo sguardo vagabondo. Il flâneur e la città da Baudelaire ai postmoderni*, il Mulino, Bologna.
- Nuvolati G. (2013), *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Firenze.
- Nuvolati G. (2018), *Caratteri distintivi della sociologia urbana. Per un'enciclopedia dei luoghi*, «Sociologia Urbana e Rurale», 115, pp. 74-84.
- Nuvolati G. (2021), “Forme e velocità del camminare: il passo, la mente e il cuore”, in G. Iacoli, D. Papotti, G. Peterle, L. Quaquarelli (a cura di), *Culture della mobilità. Immaginazioni, rotture, riappropriazioni del movimento*, Franco Cesati Editore, Firenze.
- Nuvolati G., “La battaglia del genius loci”, in N. Vismara, E. Ruspini (a cura di), *La battaglia della Bicocca e Milano all'epoca di Francesco II Sforza*, Ledizioni, Milano, 2023.
- Simmel G. (1903), “La metropoli e la vita dello spirito”, in C. Wright Mills (a cura di), *Immagini dell'uomo. La tradizione classica della sociologia*, Edizioni di comunità, Milano, 1982.
- Solnit R. (2002), *Storia del camminare*, Bruno Mondadori, Milano.
- Thoreau H.D. (1863), *Camminare*, Garzanti, Milano, 2024.

Passeggiate urbane e spazio pubblico

di *Francesca Lacqua**

Introduzione

All'interno della molteplicità delle esperienze connesse al camminare in città, questo lavoro si concentra sulla pratica delle "passeggiate urbane" in rapporto con il tema più generale dell'appropriazione e produzione dello spazio pubblico a livello sia materiale sia narrativo. Le possibilità di riscoprire la città e il "quotidiano" a piedi, meglio se attraverso itinerari alternativi da quelli abitualmente effettuati, si sono moltiplicate negli ultimi decenni sotto diversi nomi, formule ed etichette. Dal *trekking urbano* ai *City tour*, passando per i *free walking tour* e gli *street art tours*, la città contemporanea è attraversata continuamente da nuove forme di attraversamento a piedi che travalicano i confini dei convenzionali itinerari turistici per percorsi e per popolazioni coinvolte. Tra processi di *re-branding urbano* e ri-costruzione di narrazioni, la città contemporanea si reinventa "più bella, pulita e vivibile" in primis agli occhi dei suoi stessi cittadini. Quali siano, tuttavia, le caratteristiche dello spazio pubblico attraversato dalle passeggiate e quali effetti l'azione del camminare abbia sullo spazio pubblico è oggetto di interesse di questo capitolo, attraversato da alcune domande di fondo: camminare in uno spazio aperto è sempre sinonimo e garanzia di "spazio pubblico"? Quali tipi di relazioni e intese si costruiscono all'interno del perimetro temporale e spaziale di queste pratiche? Quale tipo di interazione tra cittadini, partecipanti, guide, residenti va a crearsi?

Il capitolo è così organizzato: la prima parte teorica contestualizza le passeggiate urbane in uno scenario multidisciplinare in cui la sociologia urbana si mescola agli studi performativi e di carattere storico artistico, guardando

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, francesca.lacqua@unimib.it.

alle passeggiate come pratiche artistico – performativo e contemporaneamente come pratiche di movimento, rilette attraverso gli strumenti proposti da De Certeau (1990). Queste lenti teoriche ci permettono di contestualizzare maggiormente la seconda parte di carattere empirico che analizza diverse tipologie di passeggiate urbane i suoi pubblici e gli effetti sullo spazio pubblico.

1. Di cosa parliamo quando parliamo di passeggiate urbane

Parlare di “passeggiate urbane” come di un unico corpus di pratiche contemporanee dello spazio è rischioso vista la molteplicità di tipologie esistenti, caratterizzate da modalità, obiettivi, forme organizzative e interessi differenti.

Il *leit motiv* delle esperienze analizzate in questa sede può essere sintetizzato nella riscoperta dello spazio urbano da parte dei cittadini stessi attraverso la forma del cammino collettivo. “Una forma di sport dolce, adatto a tutte le età e a tutte le stagioni”, “una camminata di tre giorni tra le rovine della città contemporanea”, “tour condotto da guida abilitata; Un percorso che partirà da... scenderemo alla (ri)scoperta della città”, “alla scoperta della ricchezza delle culture esistenti nelle nostre città attraverso passeggiate interculturali e tour multiculturali”, “passeggiate urbane, con l’obiettivo di praticare la camminata come attività motoria volta alla promozione dello stato di salute della persona e di ri-scoprire le bellezze storico culturali dei vari quartieri e borghi della città”; “Partiamo la mattina, ci muoviamo a piedi e con i mezzi e in ogni luogo individuamo una guida che ci racconta la propria storia o la storia del luogo che stiamo conoscendo”, “vieni di persona a vedere e a conoscere il quartiere più raccontato d’Italia. Noi ti mostreremo le luci e le ombre della vera...”, “scopri le opere d’arte di strada, assaggia il delizioso cibo da strada ed esplora una zona fuori mano della città con un tour sotterraneo guidato da una guida”. Questi sono solo alcuni dei molti slogan che caratterizzano le passeggiate urbane: a metà strada tra passatempo e turismo, tra inchiesta e sport, animate dall’interesse di *ri*-scoprire, *ri*-vedere, *ri*-leggere luoghi e paesaggi già conosciuti.

Andando a ripercorrere la storia di queste pratiche diventa chiaro come le passeggiate urbane siano tutt’altro che nuovi, spontanei e casuali attraversamenti della città ma affondino le proprie radici in pratiche storico artistiche radicate (e talvolta radicali) di lungo periodo¹. Dai *flâneur*, ai

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Giampaolo Nuvolati nel presente volume.

dadaisti, attraverso *surrealisti*, *situazionisti*, *performance collettive*, sono molte le avanguardie (Careri, 2006; Bishop, 2012) che hanno fatto propria la pratica “errante” e hanno utilizzato il cammino come modalità di riappropriazione dello spazio in contesto urbano. Si tratta di pratiche artistiche legate a modalità talvolta politiche di appropriazione dello spazio (cortei, manifestazioni, flash mob); talvolta religiose (pellegrinaggi, cortei funebri, nuziali, messe, processioni) ma anche sportive (gare podistiche, iniziative di ballo)². Secondo diverse gradazioni, le narrative, le rappresentazioni e le forme delle passeggiate urbane oggi restano profondamente intrecciate a questo tipo di sostrato. Dal punto di vista storico e teorico, le passeggiate urbane sorgono dall’interazione tra pratica sociale di movimento e pratica artistico teatrale in cui la realtà quotidiana della città viene sospesa e risignificata attraverso una *finzione* dai confini espliciti ossia la durata della passeggiata.

Rileggere *teatralmente* la città passeggiando, intersecando performance e movimento senza un preciso obiettivo, come un gioco, permette allo spazio attraversato di essere sospeso dalle sue funzioni quotidiane, rinegoziato e risignificato, potenzialmente ri-creando e ri-pensando il rapporto tra corpi e spazi. Il tema, il gioco (Huizinga, 1949) e la contraddizione delle passeggiate si collocano all’interno della *messa in scena* palese del campo e dello spazio pubblico della città – qualunque essa sia. Una messa in scena orientata all’esterno per il turismo, circoscritto e situato nell’esperienza delle passeggiate urbane. Il fenomeno delle passeggiate urbane non riguarda infatti solo le città storicamente soggette alla *doppia narrazione* turistica (D’Eramo, 2017) e *ordinaria* ma può collocarsi ovunque, a qualsiasi scala e indipendentemente dalla vocazione o dotazione turistica e dalla trama dei suoi monumenti.

2. Camminare come tattica quotidiana di riappropriazione dello spazio

La letteratura sul camminare e sulla sua influenza sullo spazio urbano è ampia e viene qui messa in relazione con la concezione delle passeggiate urbane intese come pratiche spaziali quotidiane di movimento: collettive e individuali, legittime e illegittime, formali e spontanee, tutte riconducibili alla nozione di “performativo” (Hannerz, 2001; Fischer Lichte, 2004). Quest’ultima ha posto i suoi confini semantici e disciplinari tanto nelle

² Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Gaia Ballatori nel presente volume.

pratiche sociali quanto nell'affermazione di istanze partecipative nell'arte all'interno di quel «doppio e speculare movimento dei sociologi verso il teatro, e più in generale verso le arti, e delle arti e del teatro verso la realtà sociale o, più enfaticamente la vita» (De Marinis, 2008, p. 315). Sappiamo “naturalmente” che non tutto il mondo è palcoscenico ma specificare i motivi per cui non lo è non è sempre semplice (Goffman, 1959) e questo aspetto nelle passeggiate urbane diventa evidente e materiale. Nelle passeggiate urbane tutte le strade diventano palcoscenici entro cui poter reinterpretare il quotidiano e in cui il *pubblico*, attraverso l'atto di camminare, passa da essere *spettatore* della città a essere *partecipante*, riscrivendone attivamente il senso, *collaboratore* e *produttore* di *situazioni* al pari dell'artista.

La passeggiata urbana, nell'affondare le sue radici nella *derive situationista* (Lippolis, 2007; Perniola, 2005; Careri, 2006), si colloca in quel processo proprio delle avanguardie di *teatralizzazione del mondo*, in cui il nuovo teatro performativo abbandona le forme tradizionali della rappresentazione per andarsi a collocare nello spazio teatrale della vita sospendendo *a la Artaud* i confini tra i due mondi e le convenzioni che avevano storicamente retto uno schema teatrale separato dal mondo, definendo la deriva stessa come un modo *appassionante* di vivere (Artaud, 1964). La città si *rifà teatralmente* attraverso il cammino, sospendendo o rielaborando la quotidianità spaziale e temporale all'interno della concezione sacra e rituale, appunto del teatro (Turner, 1982).

Nella *deriva* lo spazio urbano diviene terreno di spaesamento ludico labirintico, proponendo strade e percorsi alternativi da quelli tradizionalmente suggeriti, permettendo un risultato esperienziale nuovo, una ri-umanizzazione della città e conseguentemente della società, considerando l'elemento performativo e collettivo come forma di indipendenza, sfumando i confini tra oggetto artistico, rappresentazione teatrale ed esperienza del camminare da un lato e autore, spettatore e partecipante dall'altro. La pratica della *derive*, attraverso la psicogeografia (Vazquez, 2010), crea un altro modo di fruizione della città e della sua stessa idea, si configura come strumento di ricerca e modalità di prendere coscienza dell'ambiente urbano circostante. Più nel dettaglio, la *derive* si distacca dal *flaneurismo* e dalle altre avanguardie storiche nell'accentuata valenza critica proposta da Guy Debord e compagni, in opposizione agli ostacoli che la società urbana frappone al pieno svolgimento della propria libertà di movimento con l'obiettivo tanto filosofico quanto pratico di decostruire i tragitti imposti da una quotidianità finalizzata al consumo e alla competizione (Lippolis, 2007).

Per completare la definizione e il quadro teorico interpretativo delle passeggiate urbane, possono essere utili alcune lenti interpretative proposte da De Certeau (1990). Nella parte terza “pratiche di spazio” dell'*Invenzione*

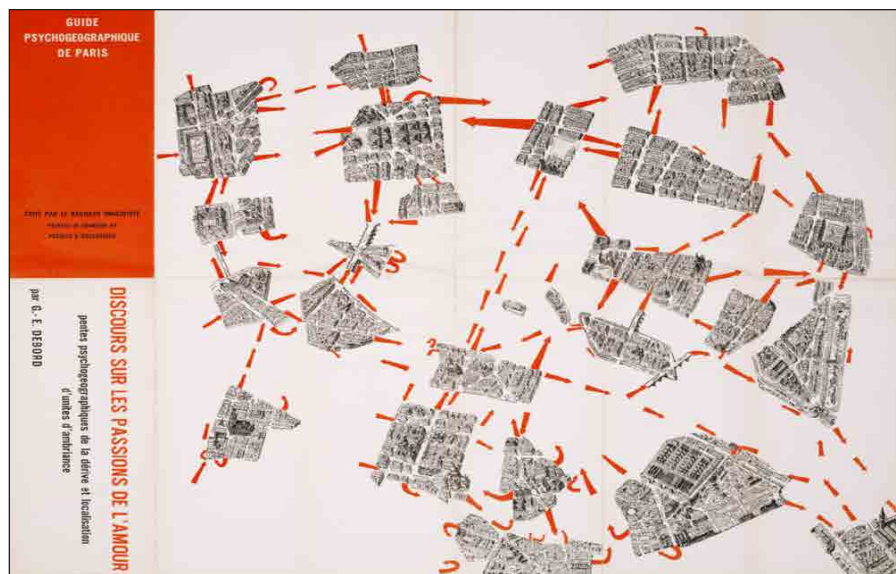
del quotidiano, il camminare viene definito come «quello che resta» in capo al *pedone* (*consumatore* nel lessico dell'autore francese), «appropriazione del sistema topografico, realizzazione spaziale del luogo, implicazione dei rapporti tra posizioni differenziate, contratti pragmatici sotto forma di movimenti». All'interno del divario tra il sistema viario e l'effettività del camminare, l'"utente" gioca con l'"economia culturale dominante" e opera indefinite variazioni, attraverso l'atto de camminare.

Il camminare si configura così come *tattica*, intesa come: «astuzia, metafora, arte combinatoria», una produzione che è anche «invenzione di memoria che trasforma le parole in esiti di storie mute». Attraverso la felice la metafora per cui «questa mutazione rende il testo abitabile – come un appartamento in affitto. Trasforma la proprietà dell'altro in luogo occupato, per un momento da un passante. Gli inquilini operano un mutamento analogo nell'appartamento che arredano con i loro gesti e i loro ricordi» (*Ibid.*, pp. 18-19). Il camminare, secondo De Certeau, è una pratica di riappropriazione momentanea dello spazio, che agisce continuamente sulle sue possibilità e abitabilità. Lo spazio è così inteso come "luogo praticato", ossia attraversato dalle pratiche (*Ibid.*, p. 176), per cui per il pedone *appropriarsi* dello spazio significa creare effettivamente e al presente la realtà, costruire lo spazio attraverso la sua pratica diretta. In questo senso, il camminare viene definito dall'autore francese nei termini della ricerca, proprio perché camminare «significa esser privi di luogo» (*Ibid.*) e solo «le successioni dei passi si configurano come una forma di organizzazione dello spazio e costituiscono la trama dei luoghi» (*Ibid.*, p. 150). Con le traverse, le *derive*, le improvvisazioni, il gesto del camminare gioca con le organizzazioni spaziali ad un livello potenziale di improvvisazione, ricollocandovi i propri riferimenti: il pedone rimodula gli elementi dati dello spazio, possibilità e interdizioni, attraverso possibilità e interdizioni "altre" (*Ibid.*). Le passeggiate sono così considerabili una delle modalità "altre" di attraversare lo spazio urbano, in cui la quotidianità può assumere forme diverse di sospensione rispetto agli usi "abitudinari" dello spazio urbano.

D'altra parte, tuttavia, laddove è presente una guida ed il percorso è stabilito a priori senza ammettere sostanziali variazioni, il carattere "tattico" della passeggiata urbana sembrerebbe venire meno. Ha senso parlare, in questi termini, di "tattica disciplinata"? Il gioco delle passeggiate rischia così di essere un gioco controllato, una pratica del perdersi con un potenziale uso e consumo e le cui conseguenze sullo spazio pubblico sono qui esplorati e oggetto di interesse.

In questo senso, il *limen* tra la tradizionale guida turistica, l'itinerario sapientemente organizzato da enti di promozione, e questo tipo di passeggiate è molto sottile. Sebbene siano tanti gli esperimenti che hanno

Fig. 1 - *Guide psychogéographique de Paris: discours sur le passions de l'amour*



Fonte: Debord (1957)

rimesso in discussione la fruizione dello spazio come esperienza regolata, come nel caso delle già citate (si veda l'introduzione al libro) Guide "Nonturistiche" ideate da Sineglossa, in cui questo si somma il tentativo di restituire in maniera consistente la capacità di voce dei residenti nel processo turistico. Tuttavia, nella pratica del perdersi e della scoperta della città spesso, come si vedrà, anche l'incontro con l'"altro" è regolato, sia all'interno del gruppo (gli organizzatori assicurano rispetto alle persone che si conosceranno) sia verso chi si incontrerà (il gruppo in sé si configura come "messa in sicurezza dello spazio"), in cui poter vivere la pratica della *scoperta* dello spazio urbano liberi dai sentimenti di «ansia e paura» (Bodnar, 2015, p. 2092).

3. La passeggiata come garante dello spazio pubblico?

Alla luce del concetto di *tattica* come riappropriazione simbolica dello spazio, si potrebbe considerare il camminare per la città come garanzia di spazio pubblico e come forma di resistenza all'"erosione" dello spazio pubblico? Il concetto di "spazio pubblico" è un'immagine che ritorna spesso nella retorica delle passeggiate: risignificarlo, riappropriarsene – letteral-

mente – “dal basso” potrebbe apparentemente sembrare una modalità per scongiurare la privatizzazione dello spazio pubblico, nella sua dimensione territoriale e simbolico-relazionale.

La strada è lo spazio deputato alla politica, alle rivoluzioni (Bodnar, 2015) e lo spazio pubblico si configura come lo spazio materiale entro cui si iscrivono relazioni sociali e di interazione collettiva. Tuttavia, l’assunto per cui camminare significhi necessariamente “camminare in uno spazio pubblico” (Lazzarini, 2010) può non essere sempre vero e, tanto più, nel caso delle passeggiate, in cui la pratica diretta dello spazio, può non significare una pratica diretta dello “spazio pubblico” senza soluzione di continuità.

La dimensione fisica delle persone, i corpi vissuti e i loro attraversamenti bastano ad assicurare uno spazio come “spazio pubblico”? La strada è lo spazio in cui la “gente comune” può prendere parola in pubblico, muoversi “liberamente” nello spazio e “agire”? Quali caratteristiche di “pubblicità” caratterizzano lo spazio pubblico durante le passeggiate? Qual è il potenziale combinatorio che lo caratterizza? Quali pubblici, partecipanti e spettatori partecipano alle passeggiate? Quali relazioni sociali e territoriali si instaurano tra partecipanti e spazi attraversati?

Queste domande muovono l’analisi empirica del presente contributo. Attraverso un approccio qualitativo basato su strumenti etnografici (osservazione partecipante, interviste ad organizzatori e partecipanti, *walking interviews*, analisi del materiale informativo e siti web) sono state analizzate cinque passeggiate urbane svolte a Torino, Genova e Catania, ognuna con caratteristiche diverse. La prima (a pagamento), svolta in un quartiere periferico e rivolta soprattutto a giovani studenti, era organizzata da un’associazione interculturale e si concentrava sulla storia del quartiere con uno specifico interesse verso le catene migratorie, le pratiche di convivenza e le politiche di integrazione sociale. La seconda (gratuita) organizzata da una community online poi diventata associazione, era rivolta a persone da poco arrivate in città, aveva un pubblico trasversale dal punto di vista anagrafico e si concentrava sui “parchi urbani” del centro cittadino. La terza (a pagamento), organizzata da un’associazione culturale, consisteva in un tour storico artistico attraverso gli angoli nascosti del centro storico ed era frequentata soprattutto da coppie e famiglie di mezz’età. La quarta (ad offerta libera) era organizzata da un ostello e vedeva la partecipazione anche di turisti stranieri. Infine, la quinta si collocava entro un Laboratorio di Ricerca-Azione e progettazione partecipata in un quartiere popolare del centro nell’ambito di un convegno ed era frequentata prevalentemente da studenti e ricercatori.

Attraverso l’analisi di queste esperienze è stato possibile ragionare sui “pubblici” delle passeggiate e di come questi siano in relazione ai diversi gradi di “pubblicità” dello spazio attraversato, raggiungendo l’obiettivo di

rileggere criticamente i molteplici significati di spazio pubblico resi visibili dal camminare insieme nelle passeggiate.

Lo spazio pubblico non è, infatti, uno spazio dato e può essere considerato non esclusivamente in termini dicotomici pubblico/privato, ma in termini di “gradazioni” di pubblico come suggerisce Bodnar (2015). Nella città contemporanea considerare uno spazio intrinsecamente pubblico o viceversa può essere rischioso: elementi socioeconomici, diversi usi possibili dello spazio e, appunto, le pratiche stesse sono i fattori di definizione del carattere più o meno pubblico di uno spazio. In aggiunta, talvolta può succedere che il gruppo riunitosi nella passeggiata assuma i caratteri di «comunità politica provvisoria» (Bodnar, 2015, p. 2095), in riferimento alle pratiche discorsive condivise tra i partecipanti, entro uno spazio che va, ad ogni modo, riconsiderato nella sua qualità di “pubblico”.

Si pone una successiva questione in questo senso: laddove chi partecipa alla passeggiata paga un biglietto per parteciparvi che carattere di “pubblicità” può assumere quel tipo di pratica? Come è possibile considerare lo spazio attraversato con i rischi sottesi di patrimonializzazione?

All’interno della sfera dell’economia dell’esperienza o di quella che molti autori definiscono la *spettacolarizzazione dell’esperienza urbana* (Rossi e Vanolo, 2010), le passeggiate sono sia manifestazioni piacevoli della socialità (Lazzarini, 2010), ma anche pratiche di consumo (diretto o indiretto) di beni e di relazioni (Semi, 2015; 2017).

4. Quali “pubblici” per le passeggiate urbane?

I primi risultati dall’analisi evidenziano come i diversi pubblici delle passeggiate urbane contribuiscono a definire i gradi stessi di pubblicità dello spazio. Tracciando i caratteri del “pubblico” delle passeggiate urbane emergono tre aspetti che vengono qui approfonditi: il tema delle comunità provvisorie di pratiche, la prospettiva sul ceto medio (multi)culturalmente interessato e il tema dell’appropriazione e negoziazione dello spazio e dei pubblici.

In primis, il “pubblico” delle passeggiate si configura come “spazio confortevole” di attraversamento. A essere confortevole non è solo la materialità dello spazio (il design, le forme, dimensioni, disposizioni dell’arredo urbano) ma anche i termini con cui lo spazio è presentato durante l’esperienza. I partecipanti alle passeggiate sono essi stessi un “pubblico” che decide di partecipare ad una narrazione confortevole della propria città. Quella “microcomunità”, quelle “schegge di pubblico” (Bianchetti, 2011) sono attori e protagonisti dello spazio, in quel gioco di sguardi che si va a configurare nelle vie, nei vicoletti e nelle piazze che la passeggiata attraversa.

La metafora del teatro e gli strumenti teorici presentati sono fondamentali nel comprendere come questo tipo di pratica trasformi l'anonimato in esibizione, ridefinendo continuamente il limite tra spettatori, attori e osservati definendo come "pubblico" sia il gruppo, sia lo spazio sia la relazione tra questi definibili come tali l'uno in virtù dell'altro.

La passeggiata stabilisce una condivisione provvisoria e una cerchia di riconoscimento reciproco che definisce la "costruzione del pubblico stesso" come fine stesso della pratica.

Chi partecipa quindi alle passeggiate urbane? Chi è questo "pubblico"?

Un "pubblico" fatto di «soggetti liberi, seppure entro un certo livello di vincoli, consapevoli, responsabili delle proprie scelte, capaci di controllare la situazione, di usare linguaggi e tecniche dell'arte della comunicazione contemporanea» (Bianchetti, 2011, p. 90). Il primo fruitore delle passeggiate risponde ai caratteri del ceto medio, "multi-culturalmente" interessato (Semi, 2007, p. 71): «soggetti dissimili su molti piani con itinerari sociali, scolarizzazione, competenze distinte, che a ben guardare stanno tutti entro il profilo ampio e indeterminato del ceto medio, appiattendosi su questo livello dell'organizzazione sociale la *coesistenza tra estranei*» (Bianchetti, 2011, p. 90). Infatti, le passeggiate urbane sono considerabili pratiche posizionate e ad appannaggio della classe media che a partire dagli anni 2000 torna e riscopre la città, "ansiosi" di un proprio riconoscimento in essa oltre che di conoscenza, veicolandone altresì il desiderio «Ah, che sogno sarebbe vivere qui va bè, sognare non costa nulla, almeno» (Donna, 33).

Le passeggiate producono così «nuovi spazi di condivisione che passano attraverso il loro inserimento in reti più o meno deboli di reciprocità e solidarietà» (Bianchetti, 2011, p. 91). In altre parole, permettono la creazione di comunità provvisorie di pratiche attraverso cui passa la costruzione di reti di reciprocità, solidarietà e prossimità: una scusa per stare insieme e allargare le proprie relazioni sociali, come evidenziato da questo frammento di intervista:

a volte organizzano pizzate, o altre iniziative, in fondo probabilmente queste passeggiate sono state un po' una scusa per incontrarci e per conoscere meglio la città dove ci siamo trasferiti, per fare gruppo anche (Donna, 45).

Tuttavia, il rafforzamento delle reti sociali attraverso il camminare insieme non è l'unico modo di farsi "pubblico" delle passeggiate, altre volte infatti le relazioni sono più lasche e il "pubblico" appare maggiormente come "spettatore" pagante della città, mantenendo un certo distacco dagli altri partecipanti e dagli spazi attraversati. La passeggiata è più esplici-

tamente una forma di appropriazione di nuovi saperi e accrescimento dei capitali culturali di cui sottovoce si articola una “gara inconsapevole” di conoscenze pregresse intorno al proprio luogo di residenza «si lo sapevo già... me l’aveva detto...» (Donna 50).

In sintesi, l’ordine dell’interazione (Goffman, 1997) cambia tanto temporalmente con il proseguo della passeggiata, quanto spazialmente da via a via al variare dei contesti generando continuamente diversi pubblici e attraversando continuamente diversi gradi di pubblicità dello spazio.

Quel gioco di sguardi proprio delle passeggiate urbane, infatti, non è sempre negoziato tra i diversi pubblici, è una presa di spazio da parte di un concittadino curioso, di un utente o di un turista: si colloca nella passeggiata nei termini di “un’appropriazione perlopiù tollerante”. Infatti, quella delle passeggiate è un’attività che si svolge in strada tuttavia «fuori dall’esperienza dell’ingiustizia, della denuncia, della compassione o dell’indignazione» (Bianchetti, 2011, p. 82) nei termini di un’esibizione delle persone stesse e dello spazio, anche laddove si attraversano contesti di fragilità socio territoriali.

Questo evidenzia una prima contraddizione delle passeggiate in cui l’entusiasmo verso l’incontro e la *differenza* è regolato temporalmente e funzionalmente. Questa contraddizione e squilibrio di poteri tra pubblici, spettatori e osservati, è evidente spesso nelle passeggiate accademiche in cui all’entusiasmo verso l’incontro si contrappone il forte posizionamento, la consapevolezza di “un problema da risolvere” e la pretesa di ottenere risposte da un incontro breve e circoscritto.

Oppure in un’altra occasione, per esempio, passando da un quartiere di estrazione borghese verso un’area più degradata gli sguardi tra i residenti, i frequentatori abituali dei negozi e i partecipanti alla passeggiata si fanno più tesi: ai sorrisi compiaciuti della partenza in risposta alla guida che dice «Magari c’è anche qualcuno tra voi che ci abita qui» si contrappone, davanti ai parrucchieri, ai frutta e verdura etnici, ai negozi di telefonia, un conflitto a bassa voce che esplicita un distacco e la costruzione di una barriera o di una quinta teatrale tra spettatori e osservati con la ridefinizione dei pubblici implicati. Al rumore del microfono della guida un residente si sporge dalla finestra del palazzo di cui si stava parlando, i “passeggianti” lo notano, lui osserva dall’alto e rientra. Il conflitto non ha tempo di manifestarsi se non in maniera superficiale, appunto attraverso sguardi e battute a mezza voce mettendo in discussione quello spazio pubblico confortevole generato dal pubblico delle passeggiate e rimettendo al centro l’esperienza dell’ingiustizia.

5. Quale spazio pubblico nelle passeggiate urbane?

Una volta analizzati i “pubblici” delle passeggiate, questo paragrafo si concentra sugli effetti materiali e simbolici, sullo statuto e sui diversi gradi di “pubblicità” dello spazio attraversato.

Nella letteratura e il discorso pubblico intorno alle passeggiate aleggia il *leit motiv* per cui lo spazio pubblico, tanto più quello “fuori dal centro” sarebbe uno spazio “vuoto”, da riempire con edifici e narrazioni (dietro lo spettro della “morte dello spazio pubblico”). Le “periferie” (tralasciando in questa sede il dibattito intorno all’uso e la complessità del concetto) sarebbero “vuoti” edilizi e politici, ma soprattutto di senso e laddove l’intervento pubblico non si manifesti o voglia essere stimolato, le passeggiate si configurerebbero sia come una delle modalità di fare luce sia come strumento di attribuzione di significato.

I precedenti sono storici e, di nuovo, possono essere estratti tanto dalle scienze sociali quanto dalle discipline storico artistiche. Tra i più noti esempi si ricordi il *Tour of the monuments of Passaic*, progetto artistico di Robert Smithson del 1967: il primo viaggio attraverso gli spazi vuoti della periferia contemporanea (Careri, 2006), un tour definito come ricerca di una terra che ha dimenticato il tempo, in cui non abitano presente e futuro ma diverse temporalità sospese, fuori dalla storia: un territorio privo di rappresentazione. O più recentemente a partire dagli anni ’90 in ambito italiano le *transurbanze* di Stalker che attraversa «Amnesie urbane non solo in attesa di essere riempite di cose ma spazi vivi da riempire di significati. Per riconoscere una geografia nel supposto caos delle periferie si può allora tentare di entrare in relazione con esso utilizzando la forma estetica del percorso erratico» (*op.cit.*, p. 132).

Se, come abbiamo visto all’inizio, camminare si configura come una modalità di leggere, di organizzare lo spazio, le passeggiate possono considerarsi come modalità di ridare lettura a territori considerati privi o privati di intelligibilità? Fisicamente sul piano della strada “abitante”, “nativo”, “locale” e “visitatore” sono sullo stesso piano ma, come accennato in chiusura dello scorso paragrafo, è veramente così?

Le passeggiate urbane vivono del paradosso della visibilità che caratterizza le modalità di riqualificazione dei quartieri cosiddetti degradati. Organizzare una visita ad un quartiere periferico con l’obiettivo di fornire una narrazione “altra” rispetto a quella mediatica significa nello stesso tempo portare alla luce con persone più o meno lontane dalla vita “quotidiana” del quartiere il complesso indecoroso, rischiando di “inventare” un percorso decoroso (Pitch, 2019), un percorso sicuro, ancora una volta, ad uso e consumo, facendoci forse chiedere a cosa questa visibilità sia funzionale e a chi sia strettamente necessaria.

Questo aspetto è interessante tanto nella sua componente spaziale quanto in quella storico-temporale. Le categorie quotidiane della città nella passeggiata sono così sospese non solo dal punto di vista spaziale (i percorsi possibili), relazionali (le comunità provvisorie) ma anche temporale, restituendo esplicitamente la tridimensionalità storica allo spazio attraversato, rilevante non solo in termini conoscitivi ma anche di effetti più duraturi nel tempo, attraverso quello che si potrebbe definire come “decoroso storico”. All’interno del perimetro della passeggiata, questo costruisce una città diversa dal punto di vista narrativo, lo stesso passaggio viene “nobilitato” e riscritto dalla presenza della storia indipendentemente dalle traiettorie intercorse sia narrativamente sia materialmente attraverso interventi di rigenerazione.

Infatti, assumere la metafora della “città come teatro” può essere funzionale, oltre che nella prospettiva “interazionista” di Goffman anche nel considerare le dinamiche e gli effetti di rigenerazione urbana potenzialmente collegati alle passeggiate e più in generale il rapporto con lo spazio pubblico che si delinea nelle e dopo le passeggiate urbane. Come un teatro, la città è costituita da attori che vivono una scena, un palcoscenico che è lo spazio (più o meno pubblico), una quinta che delimita quanto si può e quanto non si può vedere, una “scenografia” (Semi, 2007) commerciale e non solo: costituita da negozi, facciate, ristoranti, dehor, insegne, graffiti, targhe, che da una parte segnano e marcano il tempo, dall’altro mostrano la materialità, talvolta conflittuale dei quartieri.

Questa metafora si presta a molteplici applicazioni: tutte le zone di una città sono considerabili scenografie? O alcune zone sono il “backstage” (D’Eramo, 2017) che progressivamente viene svelato al turista multiculturale (Semi, 2007) alla ricerca di un’esperienza “più vera”? Avviene lo stesso meccanismo con il “passeggiante” che, preso il tram, può vivere e sentire i sapori di un mercato “di frontiera” O vedere i murales di una periferia? Che differenza c’è in fondo tra quel murales, la facciata dipinta di un palazzo *a mo’ di* medioevo e un quadro di una galleria?

Se con Goffman la quinta è costituita dal controllo delle emozioni: quello che si può vedere e quello che non si può vedere nel processo interattivo relazionale tra i pubblici delle passeggiate, con De Certeau (1990) la quinta è anche e soprattutto quella costituita da una scena istituzionale, formale, architettonica e legislativa, dietro cui si collocano le “strategie” come “calcolo dei rapporti di forza”, “razionalità politica, economica o scientifica” che vedono come contraltare quelle “tattiche” di cui abbiamo parlato (De Certeau, 1990). Procedure e astuzie dei consumatori finiscono a costruire la trama di un’“antidisciplina”: considerare le passeggiate urbane come “antidisciplina” sarebbe in questo caso oltre le tematiche affrontate dal lavoro; tuttavia, questo passaggio accomunerebbe le passeggiate a

molte pratiche contemporanee che trovano le proprie radici (riconosciute o meno), in avanguardie informarli, in *subculture* progressivamente istituzionalizzate. Qui ci basti mettere a fuoco il carattere fortemente ideologico e marcato politicamente che poteva avere una pratica come la deriva situazionista (Bandini, 1998) nei confronti della città parigina a lei contemporanea, della riqualificazione della zona intorno al *plateau Beaubourg* e la riappropriazione critica e *ludica* ai tempi e agli spazi della città capitalista (fordista) o l'influenza che possa aver avuto su Lefebvre o altri studiosi.

Quella che negli anni '50 poteva essere considerato uno spaesamento "ludico" ma consapevole in un determinato tipo di città, fa oggi i conti con una città che ha assunto progressivamente caratteri "ludici" (Semi, 2015), caratteri simili di contesto in contesto.

Conclusioni

In questo capitolo ho cercato di mettere in evidenza alcuni elementi importanti delle "passeggiate urbane", mettendo in luce alcune problematiche evidenti. Ho cercato di inserire le passeggiate, nei termini di camminate collettive, entro i termini della "pratica" e della "tattica", mettendo in discussione il rapporto possibile tra tali definizioni e le attività riscontrate. Inoltre, i rapporti che si vanno a configurare tra le passeggiate e lo spazio in cui si collocano sono stati isolati: in questo senso ho preso in considerazione alcune riformulazioni del concetto di spazio pubblico, evidenziando i termini in cui le passeggiate stesse vanno a definire lo spazio nelle sue caratteristiche alla luce dei processi di interazione sociale ed economica che accadono in tale frangente. Infine, viste le precedenti considerazioni, ho cercato di cogliere in che modo poter collocare le passeggiate entro processi quali quello della rigenerazione urbana.

Le passeggiate urbane si delineano infine come pratiche complesse, di difficile sintesi complessiva: esse agiscono lo spazio, lo vivificano e nello stesso tempo ne forniscono racconti.

La passeggiata fornisce non solo narrazioni nel senso di microstorie ma anche delle chiavi interpretative di uno spazio, dei suoi dettagli: come il *flâneur* sa vedere nello spazio arte e poesia perché quello è il suo universo di riferimento, così la guida della passeggiata fornirà delle modalità di ingresso nell'uno o nell'altra modalità di lettura dello spazio, che sia una chiave architettonica, storica, artistica, ecologista, multiculturale, ecc. Così si noteranno tutti i simboli affissi sopra le porte, tutti gli stemmi dell'una o dell'altra famiglia, si noteranno soltanto i capitelli, solo i graffiti con un certo stile o si noteranno gli adesivi di un gruppo d'acquisto solidale e via così.

Tuttavia, considerare le passeggiate esclusivamente entro termini narrativi sarebbe riduttivo: queste narrazioni spesso sottendono dinamiche meno facilmente individuabili in quello che può essere un passatempo “creativo” o animato dalle migliori delle intenzioni di scoperta di un territorio “inesplorato”.

La passeggiata urbana può, tra le altre cose, collocarsi sotto questo punto di vista, come uno dei livelli discorsivi dello spazio urbano, mai irriducibile ma sempre “riscrivibile” nei termini del palinsesto (Corboz, 1985).

Non c'è luogo che non sia ossessionato da molteplici fantasmi, avvolti nel silenzio e che si possono evocare o meno. Si abitano solo luoghi popolati da spettri, corrispondono ad un sapere che tace. Di ciò che è saputo ma taciuto, passano tra di noi solo delle allusioni (De Certeau, 1990, p. 165).

La passeggiata, dunque, è sì una riappropriazione simbolica dello spazio pubblico “quotidiano” a cui comunque prestare attenzione per i suoi effetti materiali: dove andiamo, con chi andiamo e perché stiamo andando lì non sono sempre scelte del tutto casuali o frutto di *derive* collettive.

Fig. 2 - Diversi livelli di osservazione in una passeggiata urbana (Centro Storico di Genova)



Fonte: foto dell'autrice

Riferimenti bibliografici

- Artaud A. (1964), *Le Thatre et son double*, Editions Gallimard, Paris.
- Bandini M. (1977), *L'estetico il politico: da Cobra all'Internazionale situazionista 1948-1957*, Officina, Roma.
- Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito: considerazioni sull'urbanistica*, Donzelli, Roma.
- Bishop C. (2012), *Artificial Hells. Participatory Art and the Politics of Spectatorship*, Verso Books, London-New York.
- Bodnar J. (2015), *Reclaiming public space*, «Urban Studies», 52(12), pp. 2090-2104.
- Careri F. (2006), *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Einaudi, Torino.
- Corboz A. (1985), *Il territorio come palinsesto*, Casabella, pp. 22-27.
- D'Eramo M. (2017), *Il selfie del mondo: indagine sull'età del turismo*, Feltrinelli, Milano.
- De Certeau M. (1990), *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma.
- De Marinis M. (2008), *Capire il teatro. Lineamenti di una nuova teatrologia*, Bulzoni editore, Roma.
- Fischer-Lichte E. (2004), *Asthetik des Performative*, Suhrkamp, Frankfurt am Main.
- Gastaldi F., “Rigenerazione urbana e processi di gentrification nel centro storico di Genova”, in L. Diappi (a cura di), *Rigenerazione urbana e ricambio sociale. Gentrification in atto nei quartieri storici italiani*, FrancoAngeli, Milano, 2009.
- Goffman E. (1997), *La vita quotidiana come rappresentazione*, Il Mulino, Bologna.
- Hannerz U. (2001), *Esplorare la città: antropologia della vita urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Harvey D. (2016), *Il capitalismo contro il diritto alla città: neoliberalismo, urbanizzazione, resistenze*, Ombre corte, Verona.
- Huizinga J. (1949), *Homo ludens*, Einaudi, Torino.
- Lazzarini A. (2010), *Derive metropolitane. Leggere la città passo passo*, «Intersezioni», 30(3), pp. 345-365.
- Lippolis L. (2007), *La nuova babilonia, il progetto architettonico di una civiltà situazionista*, Costa e Nolan, Milano.
- Nuvolati G. (2002), *Popolazioni in movimento, città in trasformazione: abitanti, pendolari, city users, uomini d'affari e flâneurs*, Il Mulino, Bologna.
- Perniola M. (2005), *I situazionisti*, Castelvecchi, Roma.
- Pitch T. (2015), *Contro il decoro: l'uso politico della pubblica decenza*, Laterza, Roma-Bari.
- Rossi U., Vanolo A. (2010), *Geografia politica urbana*, Laterza, Bari.
- Semi G., “Lo spazio del multiculturalismo quotidiano”, in E. Colombo, G. Semi (a cura di), *Multiculturalismo quotidiano: le pratiche della differenza*, FrancoAngeli, Milano, 2007.
- Semi G. (2015), *Gentrification: tutte le città come Disneyland?* Il Mulino, Bologna.
- Semi G. (2017), *Città per chi le abita*, «Rivista Il Mulino», 3(2017), pp. 395-401.
- Turner V. (1982), *From ritual to theatre*, Performing Arts Journal Publications, New York.
- Vazquez D. (2010), *Manuale di psicogeografia*, Nerosubianco, Cuneo.

*Camminando si fa memoria.
Percorsi per tramandare, contronarrare
e riappropriarsi della memoria costruendo
gli eredi del passato*

di *Gaia Ballatori**

Camminare è un'attività che, oltre ad essere impiegata per spostarsi e raggiungere una destinazione, consente di riflettere in modo immersivo sulla conformazione dei luoghi e sui cambiamenti sociali e ambientali che li riguardano. In questo senso, camminare è un mezzo per stabilire una relazione con lo spazio e la società che non sia necessariamente funzionale (Ballatori, in pubblicazione). Molte persone, infatti, scelgono di camminare appositamente per ritrovare la dimensione relazionale dello spazio che abitano e attraversano quotidianamente, per ricostruire passo dopo passo un tessuto sociale, un senso di comunità e di solidarietà, dunque per riappropriarsi dei luoghi che vivono¹. D'altra parte, camminare restituisce «il tempo lento del percorso come tempo di relazione» (Caiello *et al.*, 2021, p. 90), un tempo che è stato progressivamente eroso a causa dei ritmi di vita frenetici a cui la società di oggi costringe (Goh, 2014). In altre parole, camminare non è solo un modo alternativo di muoversi nello spazio, ma anche una pratica sociale, culturale e persino politica ampiamente utilizzata con molteplici obiettivi. Ancora oggi per alcune persone costituisce un metodo per condurre ricerche sull'ambiente e la società, una pratica artistica, un'attività ricreativa e ludica a scopo aggregativo, una forma di ricerca spirituale, uno strumento per manifestare il proprio dissenso e persino per fare memoria (Ballatori, in pubblicazione; Bates e Rhys-Taylor, 2017). A partire dalla riflessione sul camminare non solo come pratica funzionale allo spostamento, ma anche come atto sociale e politico, questo lavoro si propone di approfondire il nesso tra il camminare e la memoria sia da un punto di

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, gaia.ballatori@unimib.it.

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda ai contributi di Giampaolo Nuvolati e Francesca Lacqua nel presente volume.

vista teorico che attraverso l'analisi di alcuni casi di cammini organizzati attorno al tema della memoria contribuendo così ad esplorare come questa attività venga utilizzata oggi per attivare, recuperare, tramandare e trasformare la memoria, divenendo una pratica di conoscenza, riappropriazione e costruzione di comunità.

1. Cammino e memoria, una relazione da esplorare

Negli ultimi anni sono sempre di più i percorsi organizzati sul tema della memoria: dagli itinerari sulla Resistenza antifascista che ripercorrono le orme dei partigiani a quelli che vanno alla scoperta delle tracce del passato coloniale disseminate nelle nostre città, agli storici percorsi educativi nei luoghi più emblematici dell'Olocausto, o ai sempre più diffusi *Black Heritage Walks* e *Heritage Trails* (Bonilla, 2011; Goh, 2014; Huss, 2023; Plate, 2006).

Dal successo riscosso da questi ed altri percorsi simili sembrerebbe che camminare sia un modo efficace per far conoscere la storia, trasmettere la memoria o ristabilire una relazione con questa. In effetti, esiste una stretta relazione tra il camminare e la memoria, dovuta a una serie di motivi che coinvolgono sia la dimensione strettamente fisica del camminare, sia quella emotiva e cognitiva che questa esperienza può coinvolgere. Per quanto riguarda la prima dimensione, ossia quella fisica, la relazione tra il camminare e la memoria è determinata dal fatto che la bassa velocità dettata dal passo, consente un avvicinamento lento ai luoghi che a sua volta permette di attivare le percezioni sensoriali, innescare emozioni e di conseguenza di trattenerne più facilmente la memoria (Mareggi, 2020). In altre parole, camminare consente anzitutto di cogliere i dettagli dell'ambiente circostante che ad una velocità maggiore rispetto all'andatura media dell'essere umano non saremmo in grado di elaborare e immagazzinare. Camminare, infatti, è considerato uno strumento di conoscenza diretta, esperienziale e incorporata dello spazio, che coinvolge diversi sensi, come la vista, l'olfatto, l'udito e il tatto (Middleton, 2010; Bates e Rhys-Taylor, 2017). Sono questi ultimi che consentono di stabilire un metro di misura delle distanze e della loro durata, dunque, di acquisire la cognizione di dove si è e di orientarsi (Sennett, 2020). I sensi, inoltre, così come le emozioni, giocano un ruolo fondamentale nel processo di formazione della memoria. Non è un caso che molti dei ricordi che sviluppiamo sono legati alle sensazioni e alle emozioni che abbiamo provato in un determinato spazio-tempo e che spesso è proprio sentendo un particolare odore o provando una particolare sensazione che improvvisamente riaffiora un ricordo. Per questa stessa ra-

gione, un tragitto risulta più facilmente memorizzabile se è stato compiuto camminando non solo perché ricorderemo ciò che abbiamo visto lungo il percorso, ma anche le sensazioni e le emozioni che questo ci ha suscitato e su cui è stato possibile soffermarsi. In altre parole, la dimensione fisica del camminare favorisce il ricordo del percorso ai fini dell'orientamento, mentre quella emotiva può aprire la strada a memorie di natura diversa e più profonda. In ogni caso, è possibile affermare che camminare è un'attività che, in modo del tutto naturale, si integra con i processi di richiamo e conservazione della memoria. Queste, però, non sono le uniche ragioni che spingono diverse realtà ad organizzare cammini attorno al tema della memoria. Un motivo fondamentale è legato alle emozioni che possono essere suscitate dal camminare insieme ad altre persone quando quest'attività viene svolta con un intento politico più o meno esplicito e dal camminare nei luoghi in cui sono accaduti eventi storici particolarmente significativi. Per quanto riguarda il primo caso, è importante ricordare che camminare è una pratica storicamente utilizzata come forma di azione collettiva e di protesta (Ballatori, in pubblicazione; Bonilla, 2011). Dalle marce per i diritti civili degli afroamericani o delle persone LGBTQIA*, alle manifestazioni contro le guerre, l'atto di camminare collettivamente è impiegato da movimenti sociali, partiti e gruppi spontanei per sostenere o difendere una causa. In questi casi, camminare occupando le strade e le piazze, impedendo la normale circolazione e fruizione degli spazi è sia un atto di trasformazione spaziale effettiva, dal momento che impedisce momentaneamente la normale fruizione dello spazio, che un atto altamente simbolico e performativo che può suscitare diverse emozioni e sensazioni (Bonilla, 2011). Diversi studi, infatti, dimostrano che prendere parte a cortei, marce ed altri eventi di protesta non solo può rafforzare l'autostima individuale, ma suscitare anche orgoglio e il piacere di sentirsi parte di un'azione collettiva (Wood, 2001). Le manifestazioni, in particolare, sono eventi in cui si alimenta l'energia emotiva, l'effervescenza collettiva e la solidarietà di gruppo, sentimenti che sono essenziali allo sviluppo dei movimenti sociali stessi (Gould, 2001; della Porta e Tufato, 2022). Non è un caso che queste occasioni sono utilizzate dai movimenti sociali per far emergere sentimenti che possono avere funzioni specifiche: la rabbia e la paura, ad esempio, possono essere più utili al reclutamento, mentre l'indignazione e l'orgoglio sono particolarmente efficaci nel sostenere e rafforzare l'impegno e forme di azione politica conflittuale (Goodwin *et al.*, 2001; della Porta e Tufato, 2022). Ciò che è ancora più rilevante è che, durante i cortei o altre situazioni simili, camminare costituisce un importante momento di soggettivazione politica e formazione della coscienza collettiva. In questi momenti, infatti, le singole soggettività sperimentano e sviluppano il senso di collet-

tività e di appartenenza (Bonilla, 2011; della Porta e Diani, 1998; Mellucci, 1995). È camminando in mezzo ad un corteo insieme alle altre persone che, ad esempio, si prende coscienza che i problemi che ci affliggono non riguardano solo noi ma molte più persone e che, di conseguenza, facciamo parte di una collettività con cui condividiamo interessi, obiettivi e traiettorie (Veraldi, 2007). Questa presa di coscienza passa attraverso le emozioni e le sensazioni che ci dà il corpo quando camminiamo immersi nella folla della manifestazione, quando sentiamo che le parole pronunciate nel corso di questa risuonano nella nostra esperienza e che con le altre persone presenti condividiamo un percorso, dunque, non solo quel preciso momento, ma anche un'idea e progetto per il futuro. In questi casi, anche il luogo che si attraversa ha una sua rilevanza. Questo, infatti, non è mai una semplice scenografia poiché camminare costituisce un atto di riappropriazione dello spazio e di ciò che esso incarna da un punto di vista simbolico, dunque, ad esempio, delle memorie ad esso connesse (Frisina e Ghebremariam Tesfaù, 2020). Dunque, in questi casi, le emozioni generate dal camminare collettivamente come atto politico possono essere amplificate dalla consapevolezza di trovarsi nel luogo esatto dove si sono svolti importanti avvenimenti storici, dove chi ci ha preceduto con le proprie gesta ha cambiato il corso degli eventi. Ripercorrere questi luoghi permette di instaurare un legame diretto, intimo e personale con il passato (Bonilla, 2011), con chi ci ha preceduto e con il luogo stesso. Non va dimenticato, infatti, che ancor prima dei discorsi e degli oggetti sono i luoghi a raccontarci del nostro passato (Violi, 2014). In questo senso, essi sono testimoni naturali della storia e per questo sono in grado di suscitare forti emozioni che si imprime nella memoria. Inoltre, la recente e progressiva scomparsa degli ultimi testimoni diretti della storia degli inizi Novecento sta accentuando l'importanza dei luoghi come custodi della memoria poiché permangono nel tempo; dunque, sono elementi di connessione tra passato e presente in grado di riconnettersi in modo naturale alle storie dei testimoni diretti (Bravi e Oliviero, 2024). Tenendo conto delle emozioni che possono scaturire dal camminare insieme in luoghi carichi di significato, si può affermare che l'attraversamento collettivo di un luogo testimone di un evento storico rilevante per la comunità contribuisce non solo a rafforzarne il senso di appartenenza e l'identità collettiva, ma anche ad alimentare un legame emotivo profondo con quello spazio e con la memoria che esso custodisce. Dunque, non è un caso che diverse realtà utilizzino questa pratica, ossia l'organizzazione di percorsi collettivi e pubblici attorno ad una particolare memoria, in quanto la combinazione di emozioni e sensazioni che possono essere suscitate da questo insieme di elementi rende quest'attività, oltre che uno strumento efficace di co-

scientizzazione anche un mezzo per costruire una comunità o un movimento politico (Bonilla, 2011).

Infine, vi sono delle motivazioni riconducibili in modo specifico alla funzione intrinseca della memoria. A tal proposito, le sociologhe Donatella della Porta e Rossana Tufaro hanno scritto che poiché «i movimenti sociali tendono a prefigurare un futuro, ma anche a basarsi su visioni del passato» (della Porta e Tufato, 2022, p. 1) essi fanno ampio ricorso alla memoria come strumento per far affiorare le emozioni ad essa connesse, come ad esempio la nostalgia. La memoria, infatti, svolge un ruolo centrale nei movimenti sociali, in quanto strumento fondamentale sia alla costruzione della loro legittimità sia alla definizione della loro identità, influenzando così le dimensioni e l'evoluzione delle mobilitazioni (*Ibid.*). Di conseguenza, organizzare percorsi attorno ad una particolare memoria è pratica simbolica mnemonica adottata da diverse realtà che facendo riferimento al passato, alle tradizioni rivoluzionarie e ai propri eroi (Hobsbawm e Ranger, 1983), rafforzano la propria legittimità e la propria identità, dunque anche il senso di comunità e di appartenenza ad essa.

Questo insieme di elementi aiuta a comprendere, in linea generale, le principali ragioni che spingono diverse realtà sociali e collettive a organizzare percorsi e iniziative legate al tema della memoria. Nel paragrafo successivo, attraverso l'approfondimento di due casi di percorsi organizzati attorno al tema della memoria in Italia, emergeranno le motivazioni specifiche che hanno portato questa strategia e a riscuotere successo e dunque ad essere utilizzata da diverse realtà. In particolare, verranno presi in considerazione due diverse tipologie di percorso: i trekking sulle tracce del colonialismo italiano e gli itinerari sulla Resistenza antifascista. Come vedremo, i primi sono solitamente organizzati da realtà e associazioni antirazziste nate dal basso con l'obiettivo di promuovere i valori dell'antirazzismo, i secondi da associazioni il cui obiettivo principale è incoraggiare la mobilità attiva che scelgono di organizzare percorsi sulla memoria della Resistenza perché si riconoscono nei valori dell'antifascismo e da realtà specializzate su questo tema.

2. L'esperienza dei percorsi sulle tracce del colonialismo italiano e sulla Resistenza al nazifascismo

Negli ultimi quattro anni, grazie alla ricerca che ho svolto durante il dottorato, ho avuto modo di conoscere da vicino diversi esempi di percorsi organizzati attorno al tema della memoria. La ricerca aveva l'obiettivo di indagare i progetti di decolonizzazione delle città italiane nati a seguito

delle proteste antirazziste del 2020 che, in molti casi, consistevano nell'organizzazione di percorsi urbani sulle tracce del colonialismo, ossia camminate le cui tappe sono costituite da statue, monumenti, odonimi ed altri "luoghi di memoria" (Nora, 1992) che risultano celebrativi del passato coloniale italiano. Secondo le persone manifestanti, la permanenza indiscussa di questi elementi problematici negli spazi pubblici di molte città italiane è indicativa del mancato processo di elaborazione e critica del passato coloniale italiano che ha comportato la sopravvivenza fino ai nostri giorni di narrazioni distorte e edulcorate riguardo questo periodo storico (Frisina e Ghebremariam Tesfaù, 2020). Dunque, costruire percorsi che mettano in discussione questi oggetti e le narrazioni di cui si fanno portatori è un modo per iniziare a fare conti con questo passato e questa memoria, un passaggio ritenuto indispensabile al fine di costruire una società antirazzista (Campagni, 2021; Frisina e Ghebremariam Tesfaù, 2020). Già durante il periodo di protesta, alcune delle manifestazioni avevano assunto la forma di percorsi urbani sulle tracce del colonialismo. Nel corso di alcuni cortei, infatti, erano previste delle fermate nei luoghi in cui si trovavano alcune di queste tracce per denunciare pubblicamente la loro presenza e le narrazioni distorte che incorporano e trasmettono. I progetti di decolonizzazione, infatti, sono nati per dare continuità alle proteste e alle riflessioni emerse in questi frangenti; continuando ad organizzare percorsi urbani in cui analizzare e decostruire collettivamente la narrazione coloniale tramandata da statue, odonimi ed altri oggetti e risignificarli per costruire una contro memoria del colonialismo italiano (Ballatori, 2023; Frisina e Ghebremariam Tesfaù, 2020). A differenza delle manifestazioni i percorsi coinvolgono un numero più limitato di persone, solitamente non più di trenta, anche se in alcuni casi sono state raggiunte anche le cento persone. Questi numeri consentono il crearsi di momenti di discussione e convivialità alla fine del percorso, dunque, di conoscersi. Le azioni di risignificazione, invece, coinvolgono in modo attivo le persone partecipanti nel processo di costruzione di una contro memoria. Tali azioni consistono nel rinominare o modificare temporaneamente l'odonomo o le iscrizioni sui monumenti cambiandone il significato al fine di comunicare un messaggio in linea con l'obiettivo di questo genere di azioni. Ne è un esempio quanto è accaduto a Roma nel 2022 quando piazza dei Cinquecento, che commemora i circa cinquecento italiani caduti nella battaglia di Dogali, è stata temporaneamente trasformata un gruppo di attivisti² in piazza delle Cinquecento-mila vittime del

² Per un approfondimento riguardo l'azione si rimanda al sito: <https://resistenzeincirenaica.com/2022/03/02/yekatatit-12-dispacci-dalle-citta-della-federazione-e-oltre/>, visto il 15 novembre 2025.

colonialismo italiano (Ballatori, 2023). In questo caso, l'obiettivo era ribaltare la prospettiva sulla storia che il nome della piazza racconta, mettendo in luce le vittime prodotte dal colonialismo italiano in Africa e far emergere così che l'intitolazione si fa portatrice di una narrazione distorta che presenta gli aggressori, ossia gli italiani, come delle vittime (*Ibid.*). In questo modo, tali iniziative perseguono l'obiettivo di contrastare il rimosso coloniale, ossia l'assenza di una memoria e di una conoscenza del periodo coloniale italiano o la permanenza di un'idea edulcorata e distorta di questo, utilizzando le tracce come spunti per rinarrare questa storia dal punto di vista che è stato per lungo tempo escluso dalla narrazione ufficiale, quello di coloro che hanno subito la colonizzazione, attingendo alle loro memorie.

In questo modo le realtà antirazziste che organizzano questi percorsi perseguono l'obiettivo di porre rimedio al rimosso coloniale, promuovendo una conoscenza di ciò che realmente è stato il colonialismo italiano, contrastando i miti e gli stereotipi tutt'ora attivi, costruendo così una contro memoria in grado di traghettarci verso una società antirazzista. A tal proposito, una domanda che spesso mi è stata posta durante il periodo del dottorato riguardava l'efficacia di questi percorsi, poiché si supponeva che riuscissero a coinvolgere esclusivamente un pubblico già sensibile e informato sull'argomento. Effettivamente era così: le persone che venivano a conoscenza di queste iniziative e che vi prendevano parte condividevano i valori e le idee politiche alla base di questi progetti, come ad esempio l'antirazzismo, dunque, erano anche maggiormente propense a mettere in discussione i luoghi comuni che ancora oggi permangono sul colonialismo italiano. In altre parole, i percorsi non riuscivano a coinvolgere persone con idee e valori diversi rispetto a quelli di chi solitamente le organizza. Questo potrebbe far supporre che tali percorsi non riescono a raggiungere l'obiettivo di "coscientizzare" quella fetta di popolazione che dovrebbe essere il reale target di queste iniziative e dunque di produrre un cambiamento. Tuttavia, quando ci si interroga sull'efficacia di questo genere di iniziative si perde di vista che l'obiettivo può non essere esclusivamente quello di raggiungere un pubblico esterno alle comunità che le organizzano, dunque quello di "coscientizzare" gli altri, ma quello di costruire o rafforzare una comunità e il senso di appartenenza ad essa. Infatti, nel caso delle iniziative di decolonizzazione e dei percorsi urbani sulle tracce del colonialismo, uno degli obiettivi era quello di ricostruire un fronte antirazzista unito, in particolare rafforzando il senso di comunità e di appartenenza delle persone razzializzate che vivono in Italia, attraverso il recupero della memoria coloniale in quanto fonte di una storia e di una radice comune (Ballatori, 2025). A tal scopo, l'atto di camminare nelle vie che ricordano i luoghi che

l'Italia ha colonizzato e che fanno anche parte della biografia di molte persone razzializzate, condividendo pubblicamente storie e memorie ad essi connessi risulta particolarmente adatto, per via della sua capacità di creare connessione tra le persone e spazio tempi distanti (Bonilla, 2011). In questo modo, infatti, le persone partecipanti prendono coscienza che queste storie e memorie apparentemente personali fanno parte di una storia più ampia e collettiva di cui sono a tutti gli effetti i discendenti più o meno diretti. In altre parole, attraverso la combinazione di questi strumenti è possibile creare un ponte tra il passato coloniale e il presente, trasformando coloro che prendono parte a questi percorsi negli eredi di questa storia e di queste memorie (*Ibid.*).

Per questa ragione la medesima strategia, ossia la costruzione di trekking sul tema della memoria, è stata adottata anche da altre realtà accomunate dal cercare di ricostruire comunità politiche e movimenti sociali. Infatti, un altro esempio è costituito dai percorsi sulla memoria della Resistenza, i quali negli ultimi anni, in virtù del loro successo, si sono moltiplicati. Quest'anno, in particolare, in occasione dell'80° Anniversario della Liberazione dal nazifascismo, ne sono stati organizzati diversi al punto da poter affermare che ci sia stato un vero e proprio *boom* di camminate sulla memoria. Alcuni di questi sono stati organizzati da realtà che lavorano su questo tema da molto tempo come, ad esempio, i "Sentieri partigiani"³ promossi dall'istituto storico Istoreco (Istituto per la storia della Resistenza e della società contemporanea in Provincia di Reggio Emilia), oppure i "Sentieri della libertà"⁴ progettati dal Museo Della Resistenza Piacentina e quelli dall'Anpi, altri invece sono organizzati da realtà che non sono specializzate sul tema della memoria della Resistenza, come dall'associazione TrekkingItalia⁵, ma che condividono con le altre gli stessi obiettivi politici. Molti di questi percorsi hanno luogo sui colli e le montagne, ma non è raro trovarne anche di urbani. A differenza dei primi, la peculiarità dei trekking sulla Resistenza è che conducono il pubblico sulle orme di coloro che hanno contribuito a contrastare il nazifascismo, dunque, dove i partigiani e le partigiane hanno combattuto, organizzato e pianificato la Resistenza, ma anche dove si trovano i monumenti, i cippi ed altri luoghi di memoria che ricordano le stragi nazifasciste.

³ Per maggiori informazioni si rimanda al sito: www.sentieripartigiani.it/, visto il 15 novembre 2025.

⁴ Per maggiori informazioni si rimanda al sito: www.sentieridellalibertà.it/newsletter, visto il 15 novembre 2025.

⁵ Per maggiori informazioni si rimanda al sito: <https://sites.google.com/trekkingitalia.org/sentieri-di-liberta/home-page>, visto il 15 novembre 2025.

Durante questi percorsi vengono raccontati, messi in scena o letti episodi di Resistenza, ascoltati frammenti di trasmissione radiofoniche dell'epoca che annunciavano ad esempio la fine della guerra e si ha l'opportunità di incontrare dal vivo i pochi testimoni ancora in vita. Il trekking a cui ho partecipato quest'anno, sui colli di San Luca a Bologna, era organizzato in collaborazione con una compagnia teatrale che in alcune tappe, attraverso dei monologhi, dava voce alle storie di alcune partigiane e partigiani del luogo, tra cui quella di Flora Monti, che decise di prendere parte alla resistenza a 12 anni, diventando una delle staffette partigiane più giovani. L'ultima tappa del percorso consisteva proprio nell'incontro dal vivo di Flora che oggi ha 94 anni e che ha raccontato la sua esperienza e risposto alle domande del pubblico. Sia i monologhi che la testimonianza di Flora hanno emozionato e commosso molte delle persone presenti. Ascoltare quelle storie proprio lì dove si erano compiute, vedere quei luoghi con i propri occhi, sentirne gli odori e i rumori, rendeva naturale immaginarsi in modo molto vivido ciò che è accaduto, riuscendo ad emozionare e ad imprimere nella memoria il racconto, oltre che il ricordo, dell'esperienza. Come è già emerso, infatti, sensazioni ed emozioni sono un elemento fondamentale di questi percorsi sulla memoria proprio perché favoriscono la formazione dei ricordi. In questo caso, le emozioni prodotte dall'esperienza incorporata del camminare in luoghi particolarmente significativi si mescolano con quelle dovute a ciò che il racconto che accompagna il cammino evoca in noi. Infatti, ascoltare una storia legata

Fig. 1 - Foto del trekking sulla Resistenza organizzato dall'associazione Trekking Italia sui colli di San Luca a Bologna a maggio 2025



Fonte: archivio personale

al luogo che si sta attraversando in quel preciso momento ci induce a pensare che i protagonisti di quella storia erano proprio lì dove siamo noi in quell'istante, vedevano ciò che vediamo e sentivano gli stessi suoni e odori. Questo permette di stabilire una connessione personale, intima e diretta con quella storia, perché siamo nel luogo preciso dove quella storia si è compiuta (Bonilla, 2011). Inoltre, questo modo immersivo di acquisire conoscenza riguardo un determinato passato lo rende agli occhi del pubblico più concreto e credibile (*Ibid.*).

In conclusione, è possibile affermare che l'efficacia e il successo di questi percorsi derivano in primo luogo dal coinvolgimento emotivo che riescono a creare, oltre che dal fatto in queste occasioni queste emozioni vengono vissute collettivamente producendo un senso di comunità tra chi partecipa. In secondo luogo, dal fatto che è tramite un'esperienza collettiva materiale e sensoriale che si acquisisce la conoscenza dei fatti storici e non attraverso uno studio teorico, individuale e distaccato e questo rende l'apprendimento di queste conoscenze un processo accessibile e alla portata di un pubblico non specializzato. Ciò che è ancora più importante per comprendere perché molte realtà scelgono di adottare questo genere di iniziative è che attraverso questi percorsi le persone partecipanti diventano eredi di queste memorie e dunque soggetti attivi del cambiamento. In altre parole, essi non sono semplici destinatari passivi di un sapere in quanto diventano a loro volta responsabili della trasmissione di quelle storie e memorie affinché queste svolgano il loro ruolo di monito per il presente. In altre parole, questi momenti possono essere funzionali a rafforzare l'impegno politico delle persone e dunque alla creazione di comunità politiche o persino di movimenti sociali.

Conclusioni

Come è emerso nel corso di questo lavoro, camminare, lungi dall'essere una semplice pratica funzionale allo spostamento da un punto all'altro, può essere una pratica utilizzata per riattivare, recuperare e tramandare la memoria, per riconnettere le persone con i luoghi e con le storie che quei luoghi custodiscono, anche grazie alla relazione che esiste tra il camminare e i processi di richiamo e conservazione della memoria. A tal proposito, uno degli aspetti fondamentali emersi riguarda la dimensione esperienziale del camminare: la bassa velocità, infatti, consente l'attivazione dei sensi, l'emergere di emozioni e, di conseguenza, la fissazione più duratura dei ricordi. Le emozioni, in particolare, giocano un ruolo fondamentale, soprattutto quelle che possono sorgere quando l'atto di camminare è compiuto insieme

ad altre persone; dunque, quando diventa un'esperienza condivisa e orientata da un intento comune, poiché intensifica questa dimensione affettiva e la proietta in una cornice politica. In questo caso il cammino si trasforma in un importante momento di soggettivazione, in cui le persone si riconoscono come comunità e in una storia comune. In questo contesto, i luoghi attraversati non sono semplicemente scenari in quanto possono costituire veri e propri archivi viventi della memoria collettiva; dunque, percorrerli a piedi permette di entrare in relazione intima con le memorie che incarnano. Questo rapporto diretto con il luogo consente anche di rompere con l'astrazione spesso imposta dalla narrazione storica istituzionale e di rendere più concreta, credibile e vicina la conoscenza del passato. I casi analizzati, ossia i percorsi sul colonialismo italiano e quelli sulla Resistenza al nazifascismo, hanno mostrato come questa pratica viene sempre impiegata per rielaborare criticamente il passato, per farne una risorsa di conoscenza condivisa e per alimentare nuove forme di coscienza collettiva. Camminare facendo memoria significa, in questo senso, camminare verso un possibile futuro diverso, fondato su una maggiore consapevolezza storica e politica. Le iniziative dimostrano come tutto ciò trovi applicazione concreta in contesti diversi ma accomunati da una volontà comune: utilizzare il cammino come strumento per rafforzare il tessuto sociale e l'impegno politico delle persone. I percorsi di decolonizzazione urbana, ad esempio, mirano a riportare alla luce la memoria rimossa del colonialismo italiano, non solo come atto di giustizia storica, ma anche come mezzo per rafforzare il senso di comunità e appartenenza delle persone razzializzate che vivono oggi in Italia al fine di costruire un movimento antirazzista. Questi cammini permettono di riconoscere la presenza attiva di storie altrimenti marginalizzate e, nel farlo, costruiscono un terreno condiviso su cui è possibile far nascere nuove forme di solidarietà e azione politica. Analogamente, i cammini dedicati alla memoria della Resistenza operano un altro tipo di recupero storico volto a riattivare il legame tra le generazioni attraverso la trasmissione di valori fondamentali come la libertà, la giustizia sociale e l'antifascismo. Anche in questo caso, il cammino non è solo un modo per "ricordare" nel senso passivo del termine, ma si configura come una pratica attiva di cittadinanza. Un tratto comune a entrambe le esperienze è la capacità del cammino di generare comunità politiche: non nel senso stretto di organizzazioni strutturate, ma come costellazioni di soggetti che, attraverso la memoria condivisa e il gesto comune del camminare, trovano una forma di aggregazione, di riconoscimento reciproco e di azione collettiva. In conclusione, è possibile affermare che questo genere di percorsi, con la loro capacità di mettere in relazione i corpi e gli spazi, oltre a rappresentare una pratica che si integra naturalmente con i pro-

cessi di attivazione e trasmissione della memoria, sono in grado di attivare un processo che è allo stesso tempo individuale e collettivo, sensoriale ed emotivo, storico e politico.

Riferimenti bibliografici

- Ballatori G. (in pubblicazione), *Camminare in città come pratica socio-politica e patrimonio culturale immateriale*.
- Ballatori G. (2025), *Decolonizzare le città. Il post George Floyd in Italia: Una ricerca sulle iniziative di decolonizzazione e la ricontestualizzazione delle proteste antirazziste del 2020*, Tesi di Dottorato, Università di Pisa, Pisa.
- Ballatori G. (2023), “Pratiche di decolonizzazione della città Sulle tracce del colonialismo per contrastare il rimosso coloniale”, in D. Lembo, M. Semboloni, A. Cellai, M. Crulli (a cura di), *Post. Sguardi sul cambiamento*, Mimesis, Milano, pp. 107-118.
- Bates C., Rhys-Taylor A. (2017), *Walking Through Social Research*, Routledge, New York.
- Bonilla Y. (2011), *The past is made by walking: Labour activism and historical production in postcolonial Guadalupe*, «Cultural Anthropology», 26(3), pp. 316-339.
- Bravi L., Oliviero S. (2024), *Educational paths of memory. Places and objects as witnesses between past and present*, «Pedagogia oggi», 22(2), pp. 151-160.
- Caiello S., Colleoni M., Daconto L., Ququarelli L. (2021), “Diritto alle città: pratiche di mobilità e di immaginazione urbana. Spunti di riflessione dalla città pandemica”, in B. Della Gala., A. Frenay, F. Milani, L. Ququarelli (a cura di), *Lasciate socchiuse le porte. Mobilità, attraversamenti, sconfinamenti*, Armando Editore, Roma.
- Campagni E. (2021), *Looking for a Space to Breathe*, «Anthropological Journal of European Cultures», 30(2), pp. 86-94.
- della Porta D., Diani, M. (1999), *Social movements. An introduction*, Blackwell Publishers, Oxford.
- della Porta D., Tufaro R. (2022), *Mobilizing the Past in Revolutionary Times: Memory, Counter-Memory, and Nostalgia During the Lebanese Uprising*, «Sociological Forum», 37(S1), pp. 1387-1413.
- Frisina A., Ghebremariam Tesfau M. (2020), *Decolonizzare la città. L'antirazzismo come contropolitica della memoria. E poi?*, «Studi culturali», 3, pp. 399-412.
- Goh D. P. S. (2014), *Walking the Global City: The Politic of Rhythm and Memory in Singapore*, «Space and Culture», 17(1), pp. 16-28.
- Goodwin J., Jasper J.M., Polletta F. (2001), “Introduction. Why Emotions Matter,” in J. Goodwin, J.J. Jasper, F. Polletta (eds.), *Passionate Politics. Emotions and Social Movements*, The University of Chicago Press, Chicago, 2001.
- Gould D. (2001), “Rock the Boat, Don't Rock the Boat, Baby: Ambivalence and the Emergence of Militant AIDS Activism”, in J. Goodwin, J.J. Jasper, F.

- Polletta (eds.), *Passionate Politics. Emotions and Social Movements*, The University of Chicago Press, Chicago, 2001.
- Hobsbawm E., Ranger T. (1983), *The Invention of Tradition*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Huss M.O. (2023), *Jaffa's contested heritage trails: Using city walking tours to study, affirm, and protest the politics of space and memory*, «Political Geography», 107, 102998.
- Mareggi M. (2020), “Camminare come strumento per esplorare e conoscere territori: tradizioni disciplinari e sconfinamenti”, in L. Lazzarini, S. Marchionni (a cura di), *Spazi e corpi in Movimento Fare urbanistica in cammino*, SdT edizioni, Firenze.
- Melucci A. (1995), “‘The process of collective identity’, in H. Johnston, B. Klandermans (eds.), *Social movements and culture*, University of Minnesota Press/UCL Press, Minneapolis/London.
- Middleton J. (2010), *Sense and the city: exploring the embodied geographies of urban walking*, «Social & Cultural Geography», 11(6), pp. 575-596.
- Nora P. (1992), *Between Memory and History: Les Lieux del Mémoire*, «Representations», 26(7), pp. 7-25.
- Plate L., (2006), *Walking in Virginia Woolf's Footsteps: performing Cultural Memory*. «European Journal of Cultural Studies», 9(1), pp. 101-120.
- Sennett R. (2020), *Costruire e abitare: etica per la città*, Feltrinelli, Milano.
- Veraldi R. (2007), *Manuario: work in progress per temi sociologici*, Aracne, Roma.
- Violi P. (2014), *I paesaggi della memoria. Il trauma, lo spazio, la storia*, Bompiani, Milano.
- Wood E.J. (2001), “The Emotional Benefits of Insurgency in El Salvador,” in J. Goodwin, J.J. Jasper, F. Polletta (eds.), *Passionate Politics. Emotions and Social Movements*, The University of Chicago Press, Chicago.

Ambiente urbano, salute e disuguaglianze: il ruolo dell'accessibilità alimentare di prossimità

di *Luca Daconto e Mariaclaudia Cusumano**

Introduzione

Il rapporto tra cibo e città rappresenta oggi una delle chiavi più rilevanti per comprendere le sfide della società contemporanea. L'alimentazione non è soltanto un bisogno primario, ma un fenomeno che riflette dinamiche economiche, sociali e culturali, incidendo in modo diretto sulla salute e sulla qualità della vita delle popolazioni urbane. Le città, in quanto luoghi di concentrazione di popolazioni e opportunità, costituiscono il terreno privilegiato in cui osservare la tensione tra abbondanza e scarsità, tra prossimità e inaccessibilità. Al tempo stesso, i paesaggi alimentari urbani sono segnati da trasformazioni che vanno dalla globalizzazione delle filiere alla *foodification* dei centri storici (Loda *et al.*, 2020; Bourlessas *et al.*, 2022), dalla diffusione della grande distribuzione alla crisi del piccolo commercio di vicinato. In questo quadro, il tema del camminare e dell'accessibilità alimentare di prossimità assume una rilevanza cruciale: esso consente di leggere come le opportunità siano distribuite nello spazio e in che modo si intreccino con le disuguaglianze socio-spaziali, trasformando l'accesso al cibo in un indicatore di giustizia urbana e di diritto alla città.

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, luca.daconto@unimib.it, mariaclaudia.cusumano@unimib.it.

Il lavoro è stato condotto nell'ambito del progetto finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Missione 4 Componente 2 Investimento 1.3 – Avviso N. 341 del 15 marzo 2022 del Ministero dell'Università e della Ricerca. Numero identificativo: Codice progetto PE00000003, Decreto Direttoriale MUR n. 1550 dell'11 ottobre 2022 di concessione del finanziamento, CUP D93C22000890001, titolo progetto “ON Foods – Research and innovation network on food and nutrition Sustainability, Safety and Security – Working ON Foods”.

1. Il sistema cibo come dimensione urbana

Il cibo, tradizionalmente analizzato nelle sue dimensioni produttive o di consumo, è oggi sempre più riconosciuto come un tema urbano. Le città, infatti, sono il luogo in cui il sistema alimentare assume visibilità e centralità, sia come spazio di concentrazione della domanda, sia come contesto in cui emergono le contraddizioni della globalizzazione alimentare.

Se, da un lato, i processi di globalizzazione hanno prodotto un sistema agroindustriale standardizzato, che “deteritorializza” la questione alimentare, estendendo le catene di approvvigionamento e omologando pratiche e prodotti; dall’altro lato, si assiste a dinamiche di ri-territorializzazione del cibo (Dansero, 2018) che, sostenute dalla crescente consapevolezza collettiva (Pettenati e Toldo, 2018, p. 87) e dal sollevarsi di maggiori preoccupazioni sulla qualità del cibo, restituiscono su scala locale e urbana un ruolo cruciale alla produzione, distribuzione e accessibilità.

Questo duplice processo – globalizzazione e ri-territorializzazione – si manifesta con forza nelle città, che diventano luoghi di sperimentazione di nuovi modelli alimentari, spazi di consumo simbolico e, al tempo stesso, teatri delle disuguaglianze legate all’accesso (Morgan e Sonnino, 2010). Come osserva Borrelli (2018), il cibo nelle città non è solo nutrimento, ma anche vettore di identità, cultura e trasformazioni sociali, con una capacità di incidere direttamente sulle forme di vita urbana (Borrelli *et al.*, 2024): ad esempio, promuovendo scelte alimentari sostenibili e salutari, anche alla luce delle nuove sfide socio-sanitarie urbane (Trapani *et al.*, 2020), ad una scala più prossima al consumatore.

In questo quadro, negli ultimi due decenni, il sistema alimentare è entrato a pieno titolo nelle agende urbane, come dimostra l’affermazione di un nuovo settore di *policy* e *governance* urbana (Giovanelli, 2022) denominato *urban food planning* e *urban food policy* e la diffusione dei *Food policy council*, avviati per la prima volta negli anni ’90 su iniziativa del Dipartimento di Salute pubblica della città di Toronto in Canada con l’intento di promuovere la cultura del cibo sano (*Ibid.*): tavoli di confronto tra produttori, consumatori e soggetti pubblici finalizzati alla creazione di un sistema territoriale del cibo con particolare riguardo alla salubrità alimentare e alla salute umana, riconnettendo i diversi attori che operano a livello territoriale sulle filiere alimentari (Forno e Maurano, 2016).

Molte città europee e nordamericane hanno adottato politiche alimentari urbane, sviluppando strategie locali di sostenibilità, salute pubblica e resilienza generando un nuovo settore di *policy* e *governance* urbana (Giovanelli, 2022, p. 16). L’attenzione si è progressivamente spostata dalla sola regolazione dei mercati e della produzione verso la considerazione del

cibo come bene comune, connesso a diritti fondamentali quali la salute, la qualità della vita e la giustizia socio-spaziale. La riflessione sul sistema cibo urbano non può dunque limitarsi alla descrizione delle filiere produttive o dei consumi, ma deve essere collocata all'interno di un quadro più ampio che considera il cibo come componente essenziale della qualità della vita urbana.

2. Ambiente urbano, salute e qualità della vita

Il nesso tra ambiente urbano, salute e qualità della vita è al centro di un dibattito sempre più ampio nelle scienze sociali e nella pianificazione urbana. Pur non trattandosi di un tema nuovo, oggi, trova nuova rilevanza alla luce della crescente urbanizzazione e delle sfide poste dalle città contemporanee. La letteratura sull'*Urban Health* sottolinea come la salute non dipenda soltanto da fattori genetici o da scelte individuali, ma sia profondamente condizionata dall'ambiente costruito e dalle opportunità di accesso a risorse e servizi (Giles-Corti *et al.*, 2016). Elementi quali la presenza di aree verdi, la qualità dell'aria, la possibilità di muoversi a piedi o in bicicletta, l'accessibilità a servizi sanitari e alimentari adeguati sono determinanti centrali del benessere urbano (Christian *et al.*, 2015). Dove queste opportunità scarseggiano, aumentano i rischi associati a stili di vita sedentari, obesità e malattie croniche non trasmissibili (World Health Organization, 2016).

In altri termini, l'organizzazione sociale e funzionale dell'area urbana determina la composizione dello spazio, contribuendo a plasmare modelli alimentari, consumi e stili di vita. Il contesto spaziale di vita, ovvero il contesto in cui si abita, si lavora, si studia, si cammina, impatta sulla qualità della vita, sul benessere e sulla salute e la presenza di opportunità e servizi urbani di prossimità ne favorisce positivamente l'accessibilità e la loro fruizione.

Contestualmente, le città riflettono le diseguglianze sociali di chi vive all'interno dei diversi quartieri a causa della distribuzione ineguale di opportunità e servizi urbani. In altre parole, le dinamiche urbane, determinate dalla pianificazione territoriale, o al contrario da trasformazioni non governate, hanno ricadute sulla fruizione dello spazio, sulle abitudini e sulle scelte del vivere quotidiano impattando sugli stili e la qualità della vita, sul benessere e la salute dei cittadini e *city users*. Secondo Nuvolati (2018, p. 6),

la città è il luogo dove i problemi della vivibilità quotidiana trovano massima espressione. Rispetto alle forme di accessibilità che tendono oggi a strutturarsi nuove differenze e forme di disparità legate ad altrettanti stili di vita.

Tali disparità sociali che si ripercuotono, tra le altre cose, dapprima nella tutela della salute e successivamente anche nella fruizione dei servizi sanitari, alimentando diseguaglianze e polarizzazioni sociali.

In questo quadro, l'attenzione nel dibattito si è rivolta al concetto di *food environment*, che indica l'insieme delle opportunità alimentari disponibili in un determinato contesto urbano e che influenza in modo diretto le scelte e i comportamenti individuali (Glanz *et al.*, 2005). Il *food environment*, inteso come “spazio materiale immateriale entro cui vengono prese decisioni relative al cibo” (Pettenati e Toldo, 2018, p. 129) ovvero i luoghi in cui i cittadini consumatori si relazionano con il cibo attraverso le pratiche di acquisto e consumo, comprende non solo la presenza e la distribuzione dei punti vendita di cibo, ma anche la loro qualità, la varietà dei prodotti, i prezzi e l'accessibilità fisica ed economica.

Un ambiente alimentare favorevole, caratterizzato da un'ampia disponibilità di alimenti freschi, sani e diversificati, è associato a migliori pratiche nutrizionali; al contrario, ambienti alimentari poveri o squilibrati – in cui prevalgono cibi ipercalorici e poco salutari – sono correlati a maggiori rischi di obesità e malattie croniche (Story *et al.*, 2008; Vincenti *et al.*, 2025). L'ambiente urbano, quale ambiente costruito di prossimità, plasmando abitudini e comportamenti rappresenta un potenziale *driver* di esiti sanitari (Briggs *et al.*, 2019; Kavi *et al.*, 2019; Yang *et al.*, 2024; Wesener *et al.*, 2025). Tali evidenze sono emerse anche nel contesto milanese, dove lo studio di Consolazio e colleghi (2024) ha evidenziato importanti diseguaglianze socioeconomiche e nella salute, quale esito di processi eterogenei che si sono verificati all'interno della città. Secondo studi recenti (Taylor *et al.*, 2023), le popolazioni che vivono in aree più “svantaggiate” hanno una maggiore disponibilità di esercizi alimentari quali ipermercati, *discount*, *minimarket*, in cui prevalgono cibi altamente processati e potenzialmente dannosi per la salute, e una minore offerta di luoghi in cui è possibile reperire cibo fresco, sano e nutriente. La ricerca di Pineda e colleghi (2023) sulle scelte alimentari in relazione al *food environment* ha dimostrato che vi è una correlazione tra la disponibilità di esercizi alimentari, le scelte alimentari e il rischio di malattie croniche non trasmissibili.

Infine, nell'affrontare il tema della qualità della vita urbana e del benessere e, più in generale, della tutela della salute nelle città del nostro tempo, non ci si può sottrarre dal riflettere sulle crisi più stringenti del nostro tempo: da un lato, la crisi climatica nelle sue molteplici manifestazioni urbane, impatta sul benessere e sulla salute, si pensi per esempio, agli effetti delle ondate di calore che nei periodi più caldi mettono a repentaglio i soggetti più vulnerabili (bambini, anziani, fasce vulnerabili e svantaggiate) (Angelini, 2025); dall'altro lato, la sfida socio-economica

globale, esito di dinamiche globali fondate sulla forza, sulla violenza, sulle guerre e sui dazi, fenomeni che intrecciandosi tra loro aggravano la crisi socio-economica nei contesti urbani e, in particolare, nelle fasce più svantaggiate in forma endemica.

3. Cibo e trasformazioni urbane

Negli ultimi decenni, il *food environment* non è solo una determinante del benessere, ma anche una dimensione rilevante nei processi di trasformazione urbana. Il cibo, infatti, non è più soltanto un bisogno primario o una dimensione della cultura materiale, ma un motore di rigenerazione economica, attrattività turistica e ridefinizione simbolica dei quartieri.

Fenomeni come la *foodification*, il *dining out* e la crescita della *service economy* mostrano come il cibo sia diventato un elemento chiave della produzione urbana, capace di ridisegnare spazi e gerarchie sociali (Johnston e Baumann, 2010; Zukin, 2010).

La *foodification* (Loda *et al.*, 2020; Bourlessas *et al.*, 2022; Frixia, 2022), indica il processo attraverso cui intere aree urbane vengono trasformate in spazi di consumo alimentare: ristoranti, *bistrot*, bar, locali tematici e mercati esperienziali diventano attrattori centrali, sostituendo in molti casi le funzioni residenziali e i servizi di base. Il *dining out*, ossia la crescente esternalizzazione del consumo di cibo, rafforza questa tendenza, alimentata sia dalle trasformazioni culturali dei modelli di consumo, sia dalle logiche di valorizzazione immobiliare e turistica delle aree centrali. Se da un lato tali processi hanno contribuito alla vitalità urbana, generando economie locali e nuove forme di socialità, dall'altro hanno prodotto significative tensioni dal punto di vista dell'accessibilità e dell'equità sociale. In molti quartieri centrali, la densità di offerta alimentare non coincide con una reale accessibilità: i prezzi elevati, la selettività dei consumi e la mercificazione dello spazio pubblico escludono progressivamente una parte consistente della popolazione residente, spesso sostituita da nuovi abitanti con redditi più elevati o da flussi turistici temporanei.

Si tratta quindi di dinamiche che trasformano la configurazione di aree urbane, di stili di vita e tratti socioculturali che, nel medio-lungo periodo, hanno esasperato le disuguaglianze sociali (Colloca e Pantaleo, 2025) compromettendo la qualità della vita urbana e negando il diritto al quartiere o alla città attraverso il rafforzamento di un circuito vizioso di polarizzazioni sociali e urbane. Tali trasformazioni mostrano in modo evidente come il sistema cibo, nelle sue declinazioni urbane, non produca automaticamente benessere o qualità della vita per tutti. Al contrario, può rafforzare disu-

guaglianze preesistenti, redistribuendo opportunità e barriere in base a linee sociali e spaziali. Per questo motivo, analizzare il rapporto tra trasformazioni urbane, ambienti alimentari e accessibilità di prossimità diventa essenziale per comprendere la geografia delle disuguaglianze e per valutare il grado di giustizia socio-spaziale delle città contemporanee. È qui, all'interno dei contesti territoriali, nel micro-urbano, nei quartieri (Castrignandò, 2021, p. 16), alla luce delle molteplici sfide che nelle città devono affrontare che diventa cruciale la pianificazione per l'equità spaziale attraverso la riorganizzazione dello spazio e nella distribuzione dei servizi urbani, pianificando servizi di prossimità e di mobilità secondo pianificando città inclusive e sostenibili policentriche (Colleoni, 2025).

4. Camminare e diritto al cibo: l'accessibilità di prossimità come misura di giustizia socio-spaziale

Il tema dell'accesso al cibo, come visto, si colloca al crocevia del dibattito tra salute pubblica, giustizia socio-spaziale e pianificazione urbana, rappresentando una delle sfide centrali per le politiche urbane. La letteratura ha ampiamente mostrato come l'accessibilità alimentare sia un fattore determinante per la qualità della vita, influenzando la salute, gli stili di vita e la partecipazione sociale (Cummins e Macintyre, 2002; Lake e Townshend, 2006; Bedore, 2010). Nei contesti anglosassoni, a partire dagli anni '90, si è diffusa la nozione di *food desert* per descrivere ambienti alimentari in cui la disponibilità e l'accessibilità a cibo sano e fresco risultano fortemente limitate (Wrigley, 2002; Walker *et al.*, 2010). Tale concetto è stato introdotto per evidenziare due aspetti principali: da un lato, la sovrapposizione tra deserti alimentari e quartieri abitati da popolazioni a basso reddito, minoranze o gruppi vulnerabili, mostrando l'intreccio tra disuguaglianze sociali e spaziali (Beaulac *et al.*, 2009); dall'altro, l'impatto sulla salute, con studi che dimostrano la correlazione tra scarsa accessibilità e maggior rischio di obesità, diabete e malattie croniche (Morland *et al.*, 2006; Larson *et al.*, 2009).

Nel contesto europeo, a causa della maggiore densità urbana e della diversa morfologia socio-spaziale, risulta più complesso parlare di veri e propri deserti alimentari, anche se si osservano restrizioni nelle possibilità di scelta e differenziazioni significative nell'accesso alle opportunità alimentari (Daconto, 2017). Negli ultimi anni, inoltre, la crescita dei servizi di consegna a domicilio e il rilancio del commercio di vicinato, soprattutto in seguito alla pandemia da Covid-19, hanno modificato i paesaggi alimentari urbani, spesso sostenuti da politiche locali che si ispirano al paradigma della "città dei 15 minuti" (Moreno *et al.*, 2021).

Nel corso del tempo, il dibattito si è arricchito di nuove nozioni che hanno ampliato lo spettro interpretativo. Il concetto di *food mirage* evidenzia la rilevanza dell'accessibilità economica, descrivendo situazioni in cui il cibo sano e fresco è fisicamente disponibile, ma rimane fuori dalla portata di chi ha redditi medio-bassi a causa di prezzi troppo elevati (Breyer e Voss-Andreae, 2013). Questo concetto si intreccia con quello di *foodification*, che indica la crescente mercificazione del cibo nello spazio urbano, che trasforma alcuni quartieri in vetrine gastronomiche ad alto valore simbolico ed economico, ma spesso inaccessibili a larga parte della popolazione (Johnston e Baumann, 2010; Zukin, 2010).

Un'altra nozione è quella di *food swamp*, che descrive quartieri saturi di offerta alimentare ipercalorica e poco salutare a scapito di alternative nutrienti (Cooksey-Stowers *et al.*, 2017; Jin e Lu, 2021). Ne risulta un ampliamento della prospettiva: l'accessibilità non dipende solo dalla distanza dai punti vendita, ma anche dalla qualità, dalla composizione e dai prezzi dell'offerta alimentare.

Da qui l'importanza di una concettualizzazione multidimensionale, che ridefinisce l'accesso al cibo come *food-ability* (Coveney e O'Dwyer, 2009; Pothukuchi, 2004), una capacità si articola in cinque dimensioni:

1. la disponibilità di alimenti nel sistema urbano;
2. l'accessibilità spazio-temporale, ossia la possibilità di raggiungere i punti vendita a piedi o con mezzi appropriati in tempi adeguati;
3. l'accessibilità economica, legata al rapporto tra prezzi e potere d'acquisto;
4. la consapevolezza individuale, che include competenze e conoscenze necessarie a compiere scelte alimentari consapevoli;
5. l'appropriatezza dell'offerta, cioè la sua capacità di rispondere a esigenze specifiche, che spaziano da quelle culturali o religiose a quelle dietetiche (biologiche, vegane, senza glutine, a km 0, ecc.).

Questa definizione mostra come l'accessibilità sia il risultato di un intreccio complesso di fattori territoriali, socio-economici e culturali, collegandosi direttamente agli studi sulla *food security* e sulla *food justice*, che hanno messo in evidenza il ruolo delle politiche urbane e delle infrastrutture alimentari nella riproduzione o nella riduzione delle disuguaglianze (Alkon e Agyeman, 2011; Allen, 2010).

Il concetto di accessibilità¹ più in generale può essere quindi definito come la capacità degli individui di raggiungere e partecipare ad attività

¹ Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Simone Caiello nel presente volume.

e opportunità (Farrington e Farrington, 2005) mettendo in luce, in linea con l'approccio delle *capabilities* di Sen (1993), come l'uguaglianza non si misuri soltanto in termini di distribuzione territoriale delle risorse, ma attraverso la possibilità concreta di raggiungere e fruire delle opportunità potenziali in funzionamenti reali. In questa prospettiva, Fol e Gallez (2013) hanno proposto di leggere l'accessibilità come *get-at-ability*, ossia come capacità effettiva di appropriarsi di risorse significative, evidenziandone la valenza normativa e politica. Ne deriva che l'accessibilità (al cibo) è parte integrante del diritto alla città (Lefebvre, 1970), inteso come possibilità di individui e gruppi di appropriarsi dello spazio urbano e di accedere a opportunità e risorse in base ai propri bisogni (Harvey, 2008).

Il nesso con la camminabilità² rafforza ulteriormente questa prospettiva. Sono molti, infatti, gli studi che hanno dimostrato come la prossimità pedonale alle risorse urbane sia decisiva per la promozione di stili di vita attivi e salutari (Saelens e Handy, 2008; Frank *et al.*, 2006). Gli elementi ambientali che influenzano la propensione a camminare seguono un gradiente che parte dall'accessibilità e prosegue con sicurezza, *comfort* e piacevolezza. La prossimità pedonale, in particolare, costituisce la declinazione più immediata di accessibilità, poiché non richiede risorse aggiuntive come mezzi di trasporto o competenze tecnologiche, e consente a una platea più ampia di esercitare le proprie *capabilities* (Cass *et al.*, 2005; Nuvolati, 2010; Colleoni, 2012). Camminare e accessibilità alimentare di prossimità diventano quindi due dimensioni complementari: l'una favorisce la salute attraverso la mobilità attiva, l'altra garantisce equità nell'accesso a risorse fondamentali. È significativo inoltre evidenziare che il camminare sia spesso la modalità di spostamento privilegiata dalle popolazioni più vulnerabili, confermando la sua centralità come misura di giustizia urbana.

Misurare l'accessibilità alimentare di prossimità, quindi, non significa solo descrivere le caratteristiche dello spazio urbano, ma anche leggere le condizioni di equità e benessere che esso è in grado di produrre, evidenziando i fattori che favoriscono stili di vita attivi e una migliore qualità della vita. Analizzare le aree pedonali di vicinato, mettendo in relazione la distribuzione dei punti vendita alimentari con gli indici di status socio-economico, permette di cogliere non solo le configurazioni spaziali, ma anche le condizioni di giustizia e inclusione che la città offre. In questa prospettiva, camminare e cibo diventano chiavi di lettura convergenti per comprendere i territori urbani come spazi di salute, equità e diritto alla città.

² Per approfondire questo aspetto si rimanda al contributo di Sara Della Santina nel presente volume.

5. Valutare l'accessibilità alimentare di prossimità e le disuguaglianze socio-territoriali

Posizionandosi all'interno del quadro delineato, l'obiettivo del presente lavoro è stato quello di misurare l'accessibilità di prossimità a differenti tipologie di punti vendita alimentari nella città di Milano, con l'intento di rilevarne la differente distribuzione, concentrazione e geografia, e parallelamente di valutarne l'equità attraverso la correlazione con un indice di status socio-economico *area-based*. La scelta di un approccio integrato nasce dalla volontà di mettere in relazione la disponibilità di risorse alimentari con le caratteristiche socio-demografiche delle popolazioni residenti, così da restituire una lettura più articolata delle dinamiche di accesso e delle disuguaglianze territoriali in un contesto urbano complesso come quello milanese.

Per la componente socio-economica è stato costruito un indice di status socio-economico, elaborato a partire dalla composizione della popolazione residente in ciascuna sezione di censimento. L'indice tiene conto di quattro dimensioni principali: il livello di istruzione (incidenza dei laureati e dei diplomati), la condizione occupazionale (tasso di disoccupazione), la struttura familiare (incidenza di famiglie numerose con cinque o più componenti) e la cittadinanza (incidenza della popolazione straniera). I dati utilizzati provengono dall'ultimo Censimento della popolazione e delle abitazioni (Istat, 2021) e sono stati analizzati al livello micro-territoriale della sezione di censimento. La costruzione dell'indice è stata realizzata mediante analisi delle componenti principali (PCA), seguendo la proposta metodologica di Krishnan (2010) e aggiornando l'applicazione al caso milanese in Daconto (2017).

Parallelamente è stato elaborato un indice di accessibilità alimentare di prossimità. Con strumenti di analisi spaziale, a partire dai numeri civici residenziali di Milano, sono stati circoscritti delle isocrone equivalenti a uno spostamento a piedi di 15 minuti. Per tenere conto delle differenze nelle capacità di spostamento, sono state considerate diverse velocità di cammino (ad esempio, 4 km/h per un pedone standard e 2,5 km/h per un pedone anziano).

All'interno di ciascun *buffer* sono state rilevate e sommate le superfici di vendita delle principali tipologie di offerta alimentare: le grandi strutture di vendita (esercizi commerciali su area privata, in sede fissa, con superficie di vendita superiore a 2.500 mq), gli esercizi di vicinato (attività di commercio al dettaglio la cui superficie di vendita non supera i 250 mq nei Comuni con oltre 10.000 abitanti) e i pubblici esercizi "in piano" (bar, ristoranti, pub e altre attività in cui la somministrazione costituisce l'attività primaria).

Per rendere confrontabili le diverse tipologie, i valori sono stati normalizzati e successivamente aggregati in un indice sintetico che esprime l'intensità complessiva dell'offerta alimentare accessibile a piedi da ciascun numero civico. L'indice è stato poi ricondotto al livello della sezione di censimento, calcolando la media delle aree camminabili dei numeri civici che ricadono all'interno della stessa sezione. Questa operazione ha consentito sia di ottenere una rappresentazione leggibile della geografia dell'accessibilità alimentare nella città di Milano, sia di predisporre i dati per l'analisi di correlazione con l'indice di status socio-economico basato sul Censimento 2021.

Infine, per indagare in maniera sistematica la relazione tra condizioni socio-economiche locali e accessibilità alimentare, è stata condotta un'analisi di correlazione utilizzando il coefficiente di Spearman, che ha permesso di verificare l'intensità e la direzione dell'associazione tra i due indici. Il risultato è un quadro metodologico integrato che combina la dimensione dell'offerta alimentare con quella delle condizioni socio-economiche locali, utile a discutere le implicazioni di giustizia socio-spaziale per il caso del Comune di Milano.

6. L'accessibilità alimentare di prossimità nella città di Milano

Le mappe riportate mostrano la distribuzione spaziale dell'accessibilità alimentare di prossimità a diverse tipologie di offerta nella città di Milano (Figg. 1-3), calcolata attraverso isocrone pedonali di 15 minuti per un pedone standard (velocità 4 km/h). I risultati evidenziano alcune tendenze particolarmente significative, che riflettono le trasformazioni recenti dello spazio urbano milanese.

In primo luogo, in Fig. 1 emerge con chiarezza la forte concentrazione di esercizi di vicinato e di pubblici esercizi "in piano" nelle aree centrali e semicentrali della città. Questa configurazione è interpretabile come esito di processi di trasformazione socio-spaziale che hanno interessato il centro storico e le aree limitrofe negli ultimi decenni: da un lato, la diffusione di forme di *foodification* e di *dining out*, con una crescente densità di bar, ristoranti e locali destinati al consumo alimentare; dall'altro, fenomeni di *gentrification* e di espansione della *service economy*, che hanno reso lo spazio centrale sempre più attrattivo per attività commerciali e di ristorazione, spesso a scapito della residenzialità tradizionale. Ne deriva un paesaggio urbano fortemente connotato dalla presenza di servizi legati al cibo, con un'accessibilità molto elevata a tali risorse per chi vive o frequenta il centro, ma con potenziali implicazioni di esclusione economica e culturale per alcune fasce di popolazione.

Diverso appare il quadro per le grandi strutture di vendita (Fig. 2), che risultano distribuite in modo più equilibrato nello spazio urbano. Pur localizzandosi prevalentemente nelle aree periferiche e lungo i principali assi di mobilità, la loro accessibilità pedonale si estende anche verso quartieri semicentrali e di cintura, riducendo le disparità tra centro e periferia rispetto a questa tipologia di offerta. Ciò conferma il ruolo della grande distribuzione come infrastruttura commerciale capace di garantire, almeno in parte, una copertura più uniforme del territorio, sebbene restino differenze di prossimità significative tra le zone ben servite e quelle caratterizzate da una maggiore rarefazione dell'offerta.

L'accessibilità agli esercizi di vicinato (Fig. 3) mostra invece una geografia che, se da un lato conferma la concentrazione centrale, dall'altro evidenzia la presenza di polarità anche in alcune aree periferiche più dense e consolidate dal punto di vista residenziale. Ciò testimonia la persistenza, seppur con intensità diversa, di un tessuto commerciale diffuso che continua a garantire un minimo di prossimità anche fuori dalle zone centrali, ma in modo disomogeneo e frammentato.

Fig 1 - Accessibilità a Esercizi pubblici in piano a pedone standard (4 km/h) a Milano

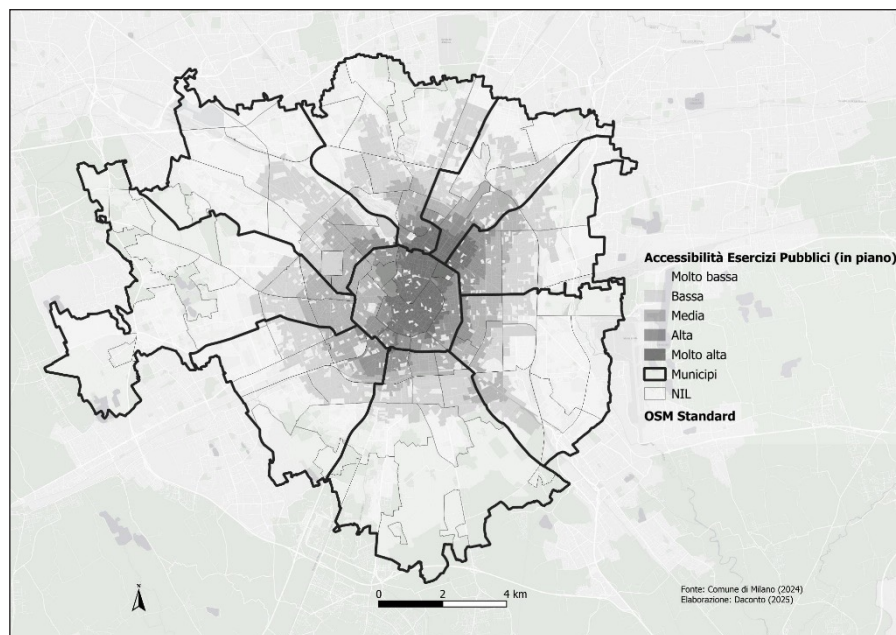


Fig. 2 - Accessibilità a Grandi strutture di vendita a pedone standard (4 km/h) a Milano

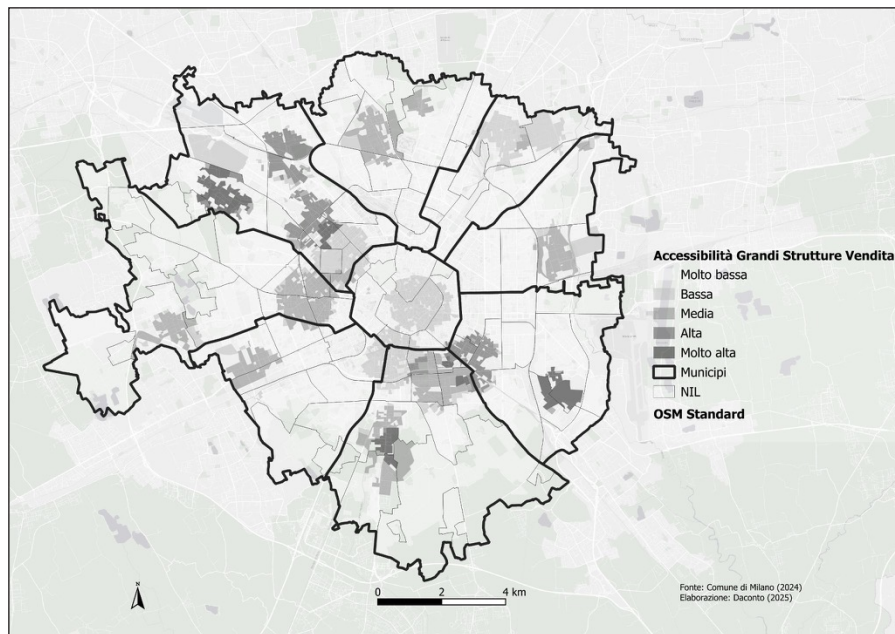
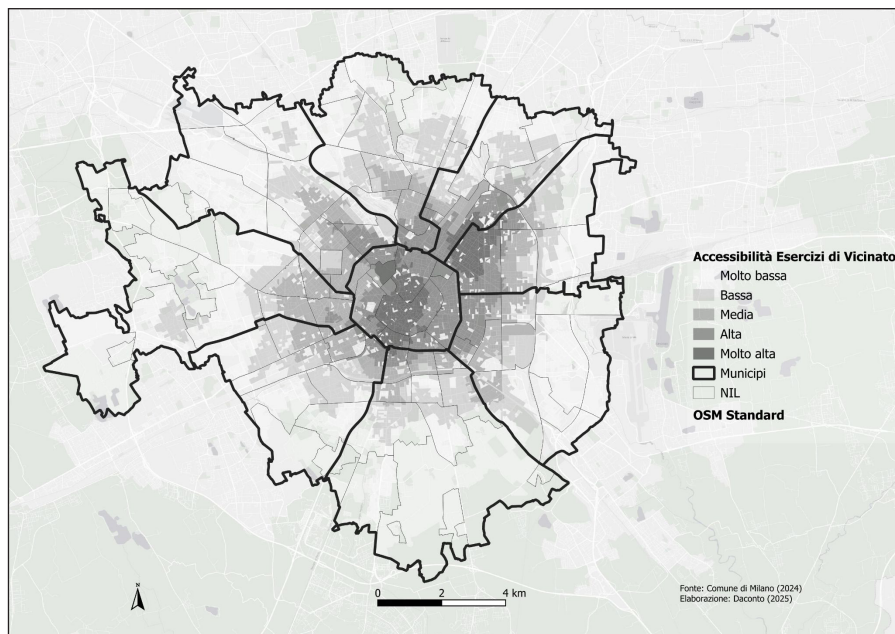


Fig. 3 - Accessibilità Esercizi di vicinato a pedone standard (4 km/h) a Milano



Complessivamente, l'analisi evidenzia un dualismo tra centro e periferia: il primo connotato da un'elevata concentrazione di offerta alimentare legata al consumo esterno e alla ristorazione, il secondo caratterizzato da un accesso più selettivo e in parte dipendente dalla localizzazione delle grandi strutture di vendita. Emergono inoltre aree "intermedie", situate nella cintura semicentrale, in cui la compresenza di diverse tipologie di esercizi produce livelli medi di accessibilità, confermando la complessità e l'eterogeneità del paesaggio alimentare urbano milanese.

In sintesi, i risultati mostrano come la prossimità pedonale alle risorse alimentari non sia distribuita in modo uniforme, ma rifletta processi strutturali di trasformazione urbana, con un centro sempre più orientato alla *food economy* e periferie in cui l'accesso resta fortemente variabile a seconda della presenza o meno di grandi strutture di vendita o di nuclei di commercio locale.

7. L'accessibilità di prossimità per caratteristiche socio-demografiche della popolazione

Un ulteriore elemento di analisi riguarda la definizione delle isocrone in base alla velocità di spostamento del pedone. Nelle mappe che seguono (Figg. 4-5) si considera il caso di un pedone anziano, per il quale è stata ipotizzata una velocità inferiore (2,5 km/h). Come è possibile notare confrontando queste mappe con quelle di un pedone "standard" (Figg. 1-3), la riduzione della velocità determina un restringimento sensibile delle aree di prossimità, con una conseguente diminuzione dell'accessibilità effettiva ai diversi punti vendita alimentari.

I risultati mostrano che l'accessibilità per un pedone anziano non solo si riduce in termini di estensione territoriale, ma tende anche a concentrarsi ulteriormente nelle aree centrali della città, dove la densità di esercizi è maggiore. Al contrario, nelle zone periferiche, già caratterizzate da livelli più bassi di accessibilità, l'effetto della riduzione di velocità si traduce in una perdita significativa di opportunità, con un rischio maggiore di esclusione per le fasce di popolazione più vulnerabili.

Questo confronto evidenzia l'importanza di considerare le differenze individuali nelle capacità di spostamento quando si valutano le condizioni di accessibilità. La camminabilità non è infatti un parametro neutro, ma dipende dalle caratteristiche demografiche e fisiche degli abitanti: anziani, bambini o persone con mobilità ridotta sperimentano spazi di accesso più limitati e necessitano di un ambiente urbano che garantisca prossimità reale e non solo potenziale. In questa prospettiva, l'inclusione di scenari differenziati arricchisce la lettura delle disuguaglianze urbane e rafforza l'interpretazione dell'accessibilità di prossimità come misura di giustizia socio-spaziale.

Fig. 4 - Accessibilità a Grandi strutture vendita a pedone anziano (2,5 km/h) a Milano

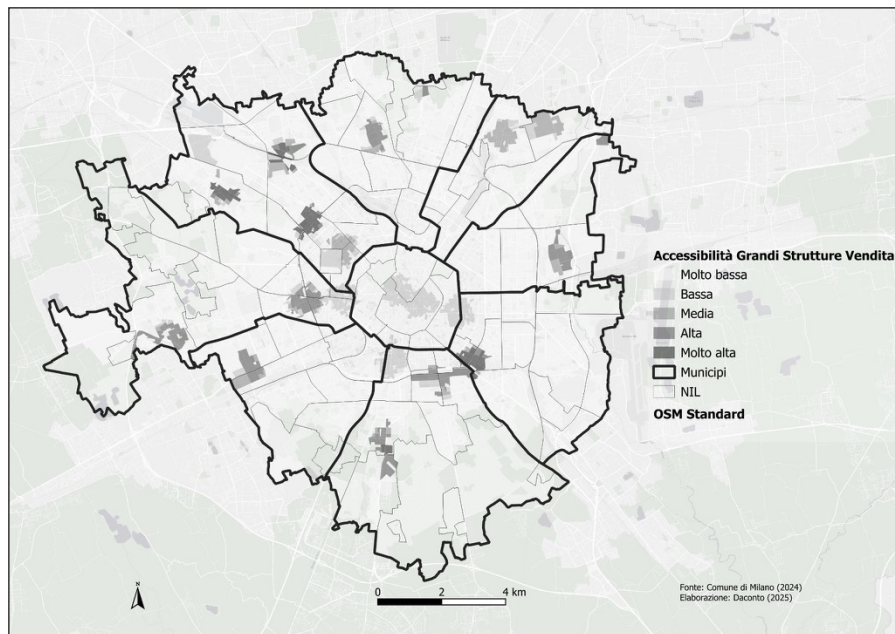
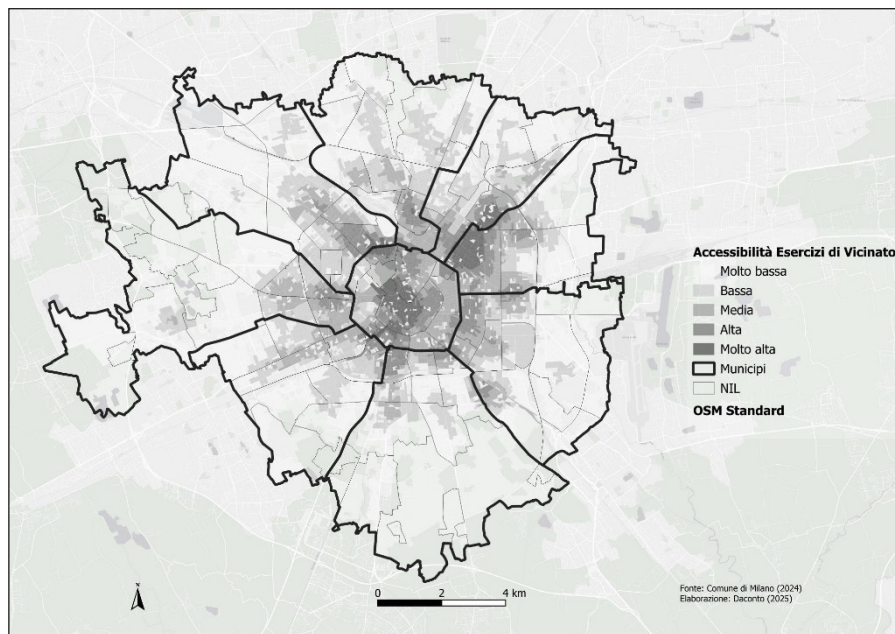


Fig. 5 - Accessibilità a Esercizi di vicinato a pedone anziano (2,5 km/h) a Milano



7.1. Relazione tra status socio-economico e accessibilità alimentare

L'analisi è stata condotta su un campione di 4.461 sezioni di censimento, per le quali erano disponibili dati sull'indice di status socio-economico (SES) e sui vari indicatori di accessibilità alimentare (grandi strutture di vendita, esercizi di vicinato, pubblici esercizi in piano, accessibilità complessiva).

I risultati indicano correlazioni positive e statisticamente significative, seppur lievi o moderate, tra SES e tutti gli indicatori di accessibilità alimentare di prossimità considerati (Tab. 1). In particolare:

- per le *grandi strutture di vendita* la correlazione è positiva ma molto debole ($\rho = 0.073$, $p < .001$). Ciò suggerisce che la presenza di grandi strutture di vendita non è fortemente associata allo status socio-economico delle sezioni; in altre parole, questi servizi tendono a distribuirsi in modo relativamente indipendente dal livello socio-economico;
- per gli *esercizi di vicinato* la correlazione è moderata positiva ($\rho = 0.364$, $p < .001$). Le sezioni con SES più elevato mostrano quindi una maggiore accessibilità agli esercizi di vicinato, indicando che il commercio locale tende ad essere più disponibile nelle aree socio-economicamente avvantaggiate;
- anche per i *pubblici esercizi in piano* (es. bar, ristorazione) la correlazione è moderata positiva ed è la più alta tra gli indicatori considerati ($\rho = 0.380$, $p < .001$). Ciò significa che le sezioni con SES più elevato hanno mediamente un migliore accesso a esercizi pubblici di ristorazione, evidenziando una potenziale disuguaglianza territoriale;
- considerando infine l'*offerta alimentare complessiva*: anche qui si osserva una correlazione moderata positiva ($\rho = 0.348$, $p < .001$). Questo dato conferma che lo status socio-economico è legato all'accessibilità alimentare complessiva.

Tab. 1 - Correlazione (Spearman's rho) tra accessibilità alimentare e indice socio-economico (N = 4461)

	Correlazione (Spearman's rho)		
	Grandi Strutture di Vendita	Esercizi di Vicinato	Pubblici Esercizi in Piano
SES	.073**	.364**	.380**

** . Significativa al livello 0.01 (2-tailed).

Tali risultati suggeriscono che sezioni di censimento con un maggiore status socio-economico tendono ad avere una migliore accessibilità ai servizi legati all'alimentazione, evidenziando possibili disuguaglianze spaziali nell'accesso al cibo. Sebbene la relazione non sia fortissima, la sua consistenza tra i vari indicatori suggerisce la presenza di una struttura spaziale della disuguaglianza socio-alimentare, meritevole di ulteriori approfondimenti tramite analisi spaziali.

Conclusioni: accessibilità di prossimità come indicatore di giustizia socio-spaziale

L'analisi condotta sul Comune di Milano ha mostrato come l'accessibilità alimentare di prossimità non sia distribuita in modo uniforme, ma rifletta dinamiche socio-territoriali e trasformazioni urbane profonde. Da un lato, il centro e le aree semicentrali risultano maggiormente servite, soprattutto per quanto riguarda gli esercizi di vicinato e i pubblici esercizi in piano, fenomeno che si lega ai processi di *foodification*, *gentrification* e crescita della *service economy*. Dall'altro lato, le periferie si caratterizzano per un'offerta meno diffusa e più dipendente dalla localizzazione delle grandi strutture di vendita, che pur garantendo una certa equità distributiva non compensano del tutto la mancanza di prossimità quotidiana.

La distribuzione dell'indice di status socio-economico ha confermato una geografia polarizzata, con un nucleo centrale a valori più alti e periferie mediamente più fragili, ma anche con la presenza di aree miste e situazioni sfumate. L'analisi di correlazione ha evidenziato una relazione positiva, seppur di intensità variabile, tra status socio-economico e accessibilità di prossimità: le sezioni a SES più elevato tendono ad avere una migliore accessibilità, soprattutto agli esercizi di vicinato e ai pubblici esercizi di ristorazione, mentre la grande distribuzione mostra una distribuzione più indipendente dalle caratteristiche socio-economiche locali.

Questi risultati mettono in luce come l'accessibilità non sia un fattore neutro, ma un elemento capace di tradurre le disuguaglianze sociali nello spazio urbano. La possibilità o meno di raggiungere a piedi, in tempi compatibili e per diverse tipologie di popolazione, punti di accesso al cibo adeguati e diversificati non riguarda soltanto le scelte individuali o le configurazioni commerciali, ma investe direttamente i diritti di cittadinanza, la qualità della vita e la giustizia socio-spaziale.

Tornando all'obiettivo iniziale, l'uso dell'accessibilità alimentare di prossimità come misura permette di leggere in modo integrato il nesso tra cibo, camminabilità e disuguaglianza territoriale. Essa si configura

come un indicatore capace di rendere visibili le fratture della città e di fornire strumenti utili per orientare politiche pubbliche più inclusive, che promuovano stili di vita attivi e una distribuzione equa delle risorse essenziali. Milano, come mostrano i dati, è una città in cui prossimità e disuguaglianze coesistono e dove l'accessibilità al cibo può diventare una chiave interpretativa e operativa per la costruzione di ambienti urbani più giusti e sostenibili.

Riferimenti bibliografici

- Alkon A.H., Agyeman J. (2011), *Cultivating Food Justice: Race, Class, and Sustainability*, The MIT Press, Cambridge.
- Allen P. (2010), *Realizing justice in local food systems*, «*Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*», 3, pp. 295-308.
- Angelini A. (2025), “Le ondate di calore: quando il clima diventa una questione sociale”, in A. Angelini, M. Cusumano (a cura di), *L'impatto dell'Ambiente e degli Stili di Vita nel rischio onco-ematologico*, FrancoAngeli, Milano.
- Beaulac J., Kristjansson E., Cummins S. (2009), *A systematic review of food deserts, 1966-2007*, «*Preventing Chronic Disease*», 60 (3), pp. 1-10.
- Bedore M. (2010), *Just Urban Food Systems: A New Direction for Food Access and Urban Social Justice*, «*Geography Compass*», 4, pp. 1418-1432.
- Borrelli N. (2018), “Politiche urbane, sistema cibo e città, riflessioni a partire dall'esperienza della città di Portland in Oregon”, in G. Nuvolati (a cura di), *Sviluppo urbano e politiche per la qualità della vita*, Firenze University Press, Firenze.
- Borrelli N., Mura G., Agovino T. (2024), *Cultivating Sustainability: Exploring the Interconnection between Biodiversity, Food Production and Tourism*, «*Culture della Sostenibilità*», 34.
- Bourlessas P., Loda M., Puttilli M. (2022), *Cibo e trasformazioni urbane. Varianti di foodification*, «*Rivista Geografica Italiana*», (4), pp. 5-12.
- Breyer B., Voss-Andreae A. (2013), *Food mirages: geographic and economic barriers to healthful food access in Portland, Oregon*, «*Health Place*», 24, pp. 131-139.
- Briggs A.C., Black A.W., Lucas F.L., Siewers A.E., Fairfield K.M. (2019), *Association between the food and physical activity environment, obesity, and cardiovascular health across Maine counties*, «*BMC Public Health*», 19, p. 374.
- Cass N., Shove E., Urry J. (2005), *Social Exclusion, Mobility and Access*, «*The Sociological Review*», 53 (3), pp. 539-555.
- Castrignanò M. (2021), *Sociologia dei quartieri urbani*, FrancoAngeli, Milano.
- Christian H., Zubrick S.R., Foster S., Giles-Corti B., Bull F., Wood L., Knuiman M., Brinkman S., Houghton S., Boruff B. (2015), *The influence of the neighborhood physical environment on early child health and development: A review and call for research*, «*Health Place*», 33, pp. 25-36.

- Colleoni M. (2012), “Mobilità ed accessibilità urbana: definizioni e teorie di riferimento”, in M. Castrignanò, M. Colleoni, C. Pronello (a cura di), *Muoversi in città. Accessibilità e mobilità nella metropoli contemporanea*, FrancoAngeli, Milano.
- Colleoni M. (2025), *La città dei quindici minuti per l'accessibilità e la qualità della vita urbana*, «Il Semestrale», (5), pp. 29-33.
- Colloca C., Pantaleo V. (2025), *Diseguaglianze socio-spaziali e progetti di rigenerazione urbana: il caso di Catania*, «Rivista trimestrale di scienza della amministrazione», 1, pp. 1-23.
- Consolazione D., Benassi D., Russo A.G. (2024), *Neighbourhood-Level Differences in Mortality Attributable to Behavioural Risk Factors in the City of Milan, Italy*, «Open Access Library Journal», 11, pp. 1-26.
- Cooksey-Stowers K., Schwartz M.B., Brownell K.D. (2017), *Food Swamps Predict Obesity Rates Better Than Food Deserts in the United States*, «International Journal Environmental Research Public Health», 14(11), 1366.
- Coveney J., O'Dwyer L.A. (2009), *Effects of mobility and location on food access*, «Health Place», 1, pp. 45-55.
- Cummins S., Macintyre S. (2002), “Food deserts”- Evidence and assumption in health policy making, «BMJ», (325), pp. 436-438.
- Daconto L. (2017), *Città e accessibilità alle risorse alimentari. Una ricerca sugli anziani a Milano*, FrancoAngeli, Milano.
- Dansero E. (2018), “Prefazione”, in G. Pettenati, A. Toldo, *Il cibo tra azione locale e sistemi globali: spunti per una geografia dello sviluppo*, FrancoAngeli, Milano.
- Farrington J., Farrington C. (2005), *Rural accessibility, social inclusion and social justice: Towards conceptualisation*, «Journal of Transport Geography», 13, pp. 1-12.
- Fol S., Gallez C. (2013), “Mobilité, accessibilité, équité: pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville”, communication au Colloque international du Labex Futurs Urbains *Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*, Marne-la-Vallée, 16-18 Janvier.
- Forno F., Maurano S. (2016), *Cibo, sostenibilità e territorio. Dai sistemi di approvvigionamento alternativi ai food policy councils*, «Rivista Geografica Italiana», 123, pp. 1-20.
- Frank L.D., Sallis J.F., Conway T.L., Chapman J.E., Saelens B.E., Bachman W. (2006), *Many Pathways from Land Use to Health: Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality*, «Journal of the American Planning Association», 72, pp. 75-87.
- Frixa E. (2022), *Foodification e pratiche solidali nell'epoca della pandemia: il caso delle Cucine popolari di Bologna*, «Rivista Geografica Italiana», 4, pp. 46-60.
- Giles-Corti B., Vernez-Moudon A., Reis R., Turrell G., Dannenberg A.L., Badland H., Foster S., Lowe M., Sallis J.F., Stevenson M., Owen N. (2016), *City planning and population health: a global challenge*, «The Lancet», 388, 10062, pp. 2912-2924.
- Giovanelli G. (2022), *Le politiche urbane del cibo tra sostenibilità e crisi. La governance dei percorsi italiani*, Sapienza Università Editrice, Roma.

- Glanz K., Sallis J.F., Saelens B.E., Frank L.D. (2005), *Healthy nutrition environments: concepts and measures*, «American Journal of Health Promotion», 5, pp. 330-333.
- Harvey D. (2003), *The Right to the City*, «International Journal of Urban and Regional Research», 27, pp. 939-941.
- Istat (2021), *Popolazione residente e dinamica demografica – Anno 2021*, Istituto nazionale di statistica, Roma.
- Jin H., Lu Y. (2021), *Evaluating Consumer Nutrition Environment in Food Deserts and Food Swamps*, «International. Journal. Environmental. Research. Public Health», 18, 2675, pp. 1-16.
- Johnston J., Baumann S. (2010), *Foodies: Democracy and distinction in the gourmet foodscape*, Routledge, New York.
- Kavi L., Sinisterra J., Bodenreider C., Bellay M., Ayub K., Ravichandran V., Archer J.-M., Wilson S. (2019), *Environmental Justice and the Food Environment in Prince George’s County, Maryland: Assessment of Three Communities*, «Frontiers in Built Environment», 5 (2019), 121.
- Krishnan R. (2010), *Permanent Magnet Synchronous and Brushless DC Motor Drives*, CRC Press, Boca Raton.
- Lake A., Townshend T. (2006), *Obesogenic environments: exploring the built and food environments*, «Journal of the Royal Society for the Promotion of Health», 126(6), pp. 262-267.
- Larson N.I., Story M.T., Nelson M.C. (2009), *Neighborhood environments: disparities in access to healthy foods in the U.S.*, «American Journal of Preventive Medicine», 36(1), pp. 74-81.
- Lefebvre H. (1970), *Il diritto alla città*, Marsilio Editori, Padova.
- Loda M., Bonati S., Puttilli M., (2020), *History to eat. The foodification of the historic centre of Florence*, «Cities», 103, 102746.
- Moreno C., Allam Z., Chabaud D., Gall C., Pratlong F. (2021), *Introducing the “15-Minute City Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*, «Smart Cities», 4 (1), pp. 93-111.
- Morgan K., Sonnino R. (2010), *The urban foodscape: world cities and the new food equation*, «Cambridge Journal of Regions, Economy and Society», 3, (2), pp. 209-224.
- Morland K., Diez Roux A.V., Wing S. (2006), *Supermarkets, other food stores, and obesity: the atherosclerosis risk in communities study*, «American Journal of Preventive Medicine», 30(4), pp. 333-339.
- Nuvolati G. (2010), *La qualità della vita Tradizione di studi e nuove prospettive di ricerca nella sociologia urbana*, «Quaderni Di Sociologia», 52, pp. 97-111.
- Nuvolati G. (2018), “Qualità della vita e sharing economy: uno stretto legame”, in G. Nuvolati (a cura di), *Sviluppo urbano e politiche per la qualità della vita*. Firenze University Press, Firenze.
- Pettenati G., Toldo A. (2018), *Il cibo tra azione locale e sistemi globali: spunti per una geografia dello sviluppo*, FrancoAngeli, Milano.
- Pineda E., Barbosa C.D., Taghavi Azar Sharabiani M., Millett C. (2023), *Association of the retail food environment, BMI, dietary patterns, and*

- socioeconomic position in urban areas of Mexico*, «PLOS Glob Public Health», 3(2), e0001069.
- Pothukuchi K. (2004), *Community Food Assessment: A First Step in Planning for Community Food Security*, «Journal of Planning Education and Research», 23(4), pp. 356-377.
- Saelens B.E., Handy S.L. (2008), *Built environment correlates of walking: a review*, «Med Sci Sports Exerc», 40(7), S550-66.
- Sen A., “Capability and Wellbeing”, in M.A. Nussbaum, A. Sen (eds.), *The Quality of Life*, Clarendon Press, Oxford, 1993.
- Story M., Kaphingst K.M., Robinson-O’Brien R., Glanz K. (2008), *Creating healthy food and eating environments: policy and environmental approaches*, «Annual Review Public Health», 29, pp. 253-272.
- Taylor D.E., Allison K., Hamilton, T., Bell A. (2023), *Race, Socioeconomic Status, and Food Access in Two Predominantly White Cities: The Case of Lansing, East Lansing, and Surrounding Townships in Michigan*. «Sustainability», 15, 15065.
- Trapani F., Columba P., Tomaselli S., Carroccio A. (2020), “Cibo, salute e stili di vita per la rigenerazione rur-urbana” in Aa.Vv. *L’urbanistica italiana di fronte all’Agenda 2030. Portare territori e comunità sulla strada della sostenibilità e resilienza*, Planum Publisher, Roma-Milano.
- Vincenti A., Calcaterra V., Santero S., Viroli G., Di Napoli I., Biino G., Daconto L., Cusumano M, Zuccotti G., Cena H. (2025), *FACILITY: feeding the family – the intergenerational approach to fight obesity, a cross-sectional study protocol*, «Frontiers in Pediatrics», 13.
- Walker R.E., Keane C.R., Burke J.G. (2010), *Disparities and access to healthy food in the United States: A review of food deserts literature*, «Health Place», 5, pp. 876-884.
- Wesener A., Davis S., Chen G. (2025), *Strategic Spatial Opportunities for Local Food Distribution: Urban Accessibility of Community Gardens in Christchurch, Aotearoa New Zealand*, «Urban Planning», 10, 9566.
- World Health Organization (2018), *Preventing disease through healthy environments: a global assessment of the burden of disease from environmental risks*, World Health Organization, Ginevra.
- Wrigley N. (2002), *Food deserts in British cities*, «Urban Studies», 39, pp. 2029-2114.
- Yang W., Yang R., Guo Y., Yin W. (2024), *Examining the effects of neighborhood walking environments and green spaces on the likelihood of residents being obese: A residential self-selection perspective*, «Cities», 155(1), 105422.
- Zukin S. (2010), *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press, Oxford.

*Camminare per preservare e riscoprire
il patrimonio culturale, storico e ambientale
del Mediterraneo. Il caso del Cammino Minerario
di Santa Barbara (Sardegna)*

di Gaia Ballatori*

La creazione di cammini è diventato uno strumento sempre più utilizzato per valorizzare un territorio preservandolo. Per questa ragione, negli ultimi anni la costruzione di itinerari percorribili a piedi o anche in bici è diventata una delle principali strategie per attuare processi di rigenerazione territoriale ecologicamente e socialmente compatibili. Camminare, infatti, è una pratica di *slow tourism* che consente di visitare, conoscere ed entrare in relazione con un territorio e la comunità che lo abita in modo sostenibile, dunque tutelando il paesaggio e l'ambiente, in particolare nel Mediterraneo. Non è un caso che a partire dagli anni '70 del Novecento, con il risveglio di una nuova coscienza ecologica, l'interesse per il camminare è cresciuto, diventando, oltre che una forma di turismo lento, una pratica di attivismo ambientale in quanto consente di comprendere i risultati dei processi di sfruttamento del territorio o dei disastri ambientali. In questo senso, camminare serve a ridare interesse al mondo che abitiamo e a comprendere come i fenomeni ambientali, anche quelli che si verificano in luoghi apparentemente distanti, influenzino un territorio molto più vasto. Dunque, la creazione di itinerari dal basso o istituzionali che percorrono e talvolta connettono città, aree interne e coste del mediterraneo possono essere funzionali a riscoprire un patrimonio culturale, storico e ambientale comune e a sviluppare una coscienza ecologica solidale, ossia capace di far percepire a chi li percorrere l'essere parte di una comunità ed un ecosiste-

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, gaia.ballatori@unimib.it.

Questo contributo non sarebbe stato possibile senza l'incontro e il confronto con le mie colleghe di dottorato, in particolare con Bárbara Bastos Sérgio Do Nascimento, la cui ricerca di dottorato è sull'ingiustizia ambientale nel contesto post-minerario iglesiente e Denise Contessa che recentemente ha percorso il Cammino Minerario di Santa Barbara prestandomi le sue foto.

ma ampio e interconnesso che va preservato. A partire dalla riflessione sul camminare come pratica di turismo lento e attivismo ambientale, il presente contributo propone di approfondire il Cammino Minerario di Santa Barbara, iniziativa elaborata per rivitalizzare un territorio trasformandolo in una meta del turismo lento, esaminandone le potenzialità che emergono a partire da alcune osservazioni critiche.

1. Storia recente delle pratiche di cammino dall'ecoturismo all'impegno ambientale

Negli ultimi anni in Italia camminare è divenuta una pratica centrale sia in molti progetti istituzionali che hanno l'obiettivo di attivare processi di rigenerazione territoriale promuovendo forme di turismo sostenibile, sia di realtà dal basso che utilizzano questo strumento come forma di attivismo ambientale, dunque, per far conoscere alla cittadinanza l'impatto dei disastri ambientali o dei processi di sfruttamento del territorio. In entrambi i casi, la riscoperta di questa attività è dovuta alla crescente sensibilità nei confronti del tema della sostenibilità ambientale e del tema della transizione ecologica, la quale costituisce uno degli obiettivi di policy del recente Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) (Spagnoli, 2022). Come fa notare Augusto Ciuffetti, in realtà, questa tendenza affonda le sue radici nella nuova coscienza ecologica che si diffonde in Italia a partire dagli anni '70 che darà vita ad «una nuova filosofia del trekking in cui vivere, comprendere ed entrare in relazione con i luoghi attraversati diviene importante» (Ciuffetti, 2024, p. 25). In questi anni l'atto di camminare viene concepito sempre di più come un modo di fare esperienza del luogo e di comprendere che questa modalità di fruizione del territorio, oltre ad essere una forma di mobilità sostenibile, è anche uno strumento che consente di osservare e rendersi conto delle trasformazioni che interessano l'ambiente. Camminando, infatti, è possibile ridare interezza al mondo che abitiamo e comprendere che ogni segmento di terra, di mare e di cielo che vediamo in realtà è parte di un unico ecosistema interconnesso, dunque, che i problemi ambientali hanno ripercussioni che non sono circoscrivibili e che dovrebbero interessare tutti. In questo senso camminare sembra essere la pratica ideale per prendere coscienza dei problemi che oggi affliggono l'ecosistema. Se oggi l'interesse per questa attività è cresciuto in modo esponenziale è anche perché, come ha scritto Paola Atzeni, il tema della sostenibilità ambientale e della transizione ecologica si sono imposti nel dibattito pubblico come urgenti dal momento che l'impatto negativo dell'Antropocene e del Capitalocene (Moore, 2016) risulta sempre più evidente e tangibile

nella vita di tutti i giorni. Dunque, non è un caso che la popolazione si dimostri interessata e partecipi ai sempre più numerosi progetti che ruotano attorno alla sostenibilità ambientale e nei quali il camminare viene impiegato sia in quanto strumento di osservazione e comprensione del territorio che come forma di turismo responsabile e pratica di mobilità sostenibile.

Le iniziative che testimoniano questa tendenza sono innumerevoli. La più importante tra quelle istituzionali riguarda l'avvio nel 2015 di un progetto per la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce al fine di sollecitare e attrarre un turismo sostenibile, in cui sono coinvolti gli ex Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti e quello dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (Spagnoli, 2022). Questi stessi enti in collaborazione con Anas e Agenzia del Demanio si sono, inoltre, impegnati a mettere a disposizione un vasto patrimonio immobiliare ai circuiti del turismo, rendendo, ad esempio, case cantoniere e caselli luoghi di accoglienza dei viandanti che percorreranno le ciclovie e i cammini (*Ibid.*). L'obiettivo è creare un'infrastruttura di vie verdi coerentemente con quanto indicato dal Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (PST) e dal Piano Straordinario per la Mobilità Turistica (PSMT) (2017-2022) che posiziona la mobilità dolce tra le sue priorità. Queste realtà vedono la valorizzazione di cammini storici o la creazione di nuovi percorsi come una strategia di turismo sostenibile non solo perché si fonda su una mobilità non inquinante ma anche perché promuove un turismo di prossimità, non stagionale, e indirizza i visitatori verso luoghi meno noti al fine di innescare uno sviluppo economico e sociale di questi e ridurre la loro condizione di isolamento e fragilità, preservandone però l'autenticità e impedendo che diventino semplici attrazioni turistiche (*Ibid.*).

Un'iniziativa che si muove in questa direzione è il Festival del Turismo Responsabile ITACÀ¹, che attraverso una serie di eventi sparsi sul territorio italiano ed in particolare nelle aree interne; dunque, più marginalizzate e al di fuori delle classiche rotte turistiche, si propone di promuovere un turismo etico, responsabile e rispettoso dell'ambiente e di chi ci vive, fondato su forme di mobilità lenta, quali il trekking e il cicloturismo. In questo modo, il Festival oltre a far conoscere cammini meno noti, si pone l'obiettivo di trasformare il turista in un cittadino (con)temporaneo dei luoghi che visita o, meglio, che (con)temporaneamente abita, attraverso la costruzione di comunità e reti costituite da abitanti e viaggiatori basate proprio sulla condivisione di valori legati alla cura del territorio (Manella, 2024).

¹ Per un approfondimento si rimanda al sito: www.festivalitaca.net/il-festival/, visto il 15 novembre 2025.

In questo contesto si parla di turismo etico e responsabile, poiché la valorizzazione delle aree interne favorisce lo sviluppo economico di territori fragili in quanto periferici, depressi e spopolati, contribuendo così alla riduzione delle disuguaglianze territoriali esistenti. Proprio con l'obiettivo di promuovere un processo di rigenerazione territoriale, sono stati creati diversi cammini come, ad esempio, il Cammino delle Terre Mutate, il quale attraversa tre regioni, le Marche, l'Umbria e l'Abruzzo, le quali sono state gravemente colpite dai terremoti del 2009 e del 2016-2017. Il cammino, in questo caso, assolve ad una funzione civile ossia quella promuovere una rigenerazione del territorio, favorendo la ricostituzione di un tessuto sociale e contribuendo al rilancio economico di questi territori attraverso la valorizzazione delle comunità, delle tradizioni e dei patrimoni culturali e architettonici locali ancora poco conosciuti (Ciuffetti, 2024). In questo modo, il progetto, si propone di promuovere un turismo che oltre ad essere sostenibile è solidale verso i territori e le comunità che li abitano. Un altro esempio significativo riguarda il Cammino Minerario di Santa Barbara che percorre sia le coste della parte sud-occidentale della Sardegna che l'area interna. Questo cammino nasce allo scopo di innescare un processo di rigenerazione economica e sociale dell'area del Sulcis Iglesiente Guspinese a seguito della dismissione delle miniere, utilizzando gli antichi cammini minerari e valorizzando l'enorme patrimonio di archeologia industriale delle miniere. Anche in questo caso il cammino ha il pregio di promuovere una forma di turismo alternativo a quella di massa, tipicamente balneare ed estivo che spesso comporta un impatto negativo sull'ambiente e sulle comunità locali, invitando i visitatori a scoprire un volto poco conosciuto dell'isola, legato alla storia delle miniere. In altre parole, il cammino contribuisce a rigenerare sia l'area costiera che quella interna valorizzando il territorio attraverso un turismo più sostenibile e diversificato che non fa affidamento sul tradizionale turismo balneare.

Negli ultimi anni, inoltre, questi progetti sono stati affiancati da una nuova generazione di guide innovative, nate nell'ambito di iniziative orientate al turismo responsabile e pensate come strumenti alternativi per promuovere percorsi sostenibili e consapevoli. Tra queste vi è il progetto delle guide nonturismo², le quali sono vere e proprie guide di itinerari percorribili a piedi o in bici redatte con la collaborazione delle comunità dei territori in cui si trovano i percorsi e che si pongono l'obiettivo di condurre chi

² www.ediciclo.it/it/blog/dettaglio/nasce-una-nuova-collana-nonturismo/, visto il 15 novembre 2025.

desidera visitare un luogo attraverso percorsi alternativi, capaci di rivelare aspetti nascosti e solitamente trascurati, ma che soprattutto promuovono l'adozione di un approccio al territorio non consumistico ma volto alla comprensione delle problematiche che lo attraversano (*Ibid.*). Su questo stesso filone si muove il libro "Il Sentiero degli Dei", scritto da Wu Ming 2 e pubblicato nel 2010, che costituisce sia una guida escursionistica che un reportage di viaggio del cammino che collega Bologna a Firenze, conosciuto come Via degli Dei. Nel libro lo scrittore testimonia e denuncia l'impatto negativo che la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità ha avuto sul territorio, il quale risulta conoscibile solo percorrendo il cammino a piedi. A seguito della pubblicazione del libro il numero di escursionisti che decide di mettersi in cammino lungo la via degli Dei è aumentato di anno in anno, raggiungendo le oltre 22 mila presenze nel 2022, a testimoniare ancora una volta l'interesse che le questioni ambientali suscitano oggi.

Si può affermare che questo progetto abbia inaugurato un nuovo modo di attraversare i territori, centrato sulla crisi climatica e culminante in iniziative dal basso, come i trekking urbani promossi dal collettivo *Bologna for Climate Justice*, finalizzati a sensibilizzare la cittadinanza sui problemi legati alla cementificazione e al cambiamento climatico. L'idea di progettare questi percorsi nasce a seguito delle alluvioni che hanno colpito l'Emilia-Romagna nel 2023. Uno dei primi itinerari organizzati, infatti, seguiva il percorso del Ravone³, uno dei torrenti esondato durante l'alluvione, per far conoscere i segni di quello che è accaduto ma anche per comprendere attraverso l'aiuto di alcuni accompagnatori esperti le cause dell'alluvione e le possibili soluzioni. L'iniziativa ha riscosso un successo sorprendente raggiungendo gli 80 iscritti e dando vita così ad una serie di altri trekking urbani sul tema dell'emergenza climatica.

Gli esempi citati mostrano che sono sempre più numerose le iniziative che uniscono il camminare alla sensibilizzazione sulla sostenibilità ambientale e territoriale, spaziando dal turismo responsabile all'attivismo climatico. Questa tendenza rappresenta una preziosa opportunità per sviluppare una pratica innovativa, capace di coniugare le istanze di chi promuove il turismo etico con quelle di chi vede nel camminare una forma di attivismo ambientale. Questa strategia acquista ulteriore rilevanza se si considera che oggi, parlare di sostenibilità ambientale implica necessariamente affrontare le criticità connesse agli impatti negativi del turismo, quando

³ Per un approfondimento si rimanda al sito: www.bolognaforclimatejustice.it/eventi/trekking-il-ravone-rampante/, visto il 15 novembre 2025.

questo si configura come un ulteriore fonte di sfruttamento del territorio e agli effetti sempre più tangibili del cambiamento climatico. Un confronto e uno scambio reciproco tra questi due approcci potrebbe dare vita a progetti ibridi che integrano queste pratiche dando luogo a iniziative originali e di grande valore per il futuro, poiché in grado non solo di promuovere una maggiore consapevolezza ecologica e sociale, ma anche di contribuire alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio culturale, storico e ambientale del Mediterraneo. Il presente contributo si propone di approfondire le nuove pratiche del camminare legate al turismo responsabile e all'attivismo ambientale e il Cammino Minerario di Santa Barbara, in quanto iniziativa di rivitalizzazione di un territorio marginalizzato attraverso il turismo lento, al fine di individuarne le potenzialità future alla luce di alcune osservazioni critiche.

2. Storia del Cammino Minerario di Santa Barbara: dagli esordi dell'attività estrattiva al progetto del parco Geominerario

L'idea di valorizzare il patrimonio legato alle miniere della zona del Sulcis Iglesiente Guspinese nasce dalla volontà di attivare un processo di rigenerazione economica e sociale del territorio a seguito del lungo e complesso processo di dismissione delle miniere. Quest'ultimo oltre ad aver lasciato profonde tracce sul territorio è stato segnato da tensioni sociali a causa delle ferite che la chiusura delle miniere ha prodotto nel tessuto economico e sociale dell'isola. Le miniere, infatti, hanno rappresentato un'epoca di prosperità economica per l'intera area andando a costituire un elemento fondamentale della storia e dell'identità culturale del territorio (Atzeni, 2017; Bachis, 2017). Il Sulcis, inoltre, è una regione della Sardegna sud-occidentale che storicamente è stata interessata da un'importante attività estrattiva. Le sue origini sono antichissime e si inserisce in una storia mineraria di respiro millenario e internazionale per via della presenza di minerali come l'argento, il piombo e lo zinco che ha sempre attirato l'interesse dei popoli del Mediterraneo (Ladu *et al.*, 2019). Lo sfruttamento di queste risorse risale all'incirca al II Millennio a.C. con scambi attivi tra le popolazioni locali e altri popoli del bacino del Mediterraneo (Pinna, 2017). Nei secoli successivi, si susseguono diverse dominazioni: dapprima quella fenicio-punica, poi quella romana fino alla caduta dell'Impero che segna una fase di declino dell'attività mineraria. Quest'ultima riprenderà nel XII secolo grazie all'intervento del pisano conte Ugolino della Gherardesca la cui signoria durerà fino al 1302, quando le miniere passano sotto il controllo del Comune di Pisa,

che le mantiene fino al 1323, anno in cui il territorio entra a far parte della dominazione aragonese che durerà fino al 1720, quando la Sardegna viene ceduta ai Savoia. Con l'avvento dell'era industriale, lo sfruttamento delle miniere si intensifica notevolmente grazie all'intervento di imprese europee e italiane. Accanto all'estrazione di argento, piombo e zinco, si afferma anche quella del carbone. La crescente domanda di materie prime porta alla nascita di importanti siti minerari nell'Iglesiente e nel Guspinese (Monteponi, San Giovanni, Nebida, Masua, Ingurtosu e Montevecchio) attorno ai quali sorgono grandi impianti e insediamenti industriali, tramutando il territorio nell'area mineraria più vasta dell'isola. La Prima guerra mondiale segna una prima crisi del settore, che tuttavia risulta temporanea: fino agli anni '50, la produzione mineraria raggiunge i suoi massimi storici. A partire dalla seconda metà dello stesso decennio, però, inizia un lento ma progressivo declino. Negli anni '60, molte società cessano l'attività, e verso la fine del decennio «il ritiro del capitale privato costringe lo Stato e la Regione a intervenire, fino a diventare gli unici gestori del comparto» (Pinna, 2017, p. 15). Nonostante ciò, la situazione continua a peggiorare, fino alla definitiva chiusura delle ultime miniere negli anni '90. Come emerge da questa breve ricostruzione storica, l'area del Sulcis-Guspinese ha basato per decenni la propria economia quasi esclusivamente sull'attività estrattiva (Milesi *et al.*, 2024). Di conseguenza, la crisi del settore e la chiusura delle miniere negli anni '90 hanno avuto un impatto profondo sia sul piano economico che su quello sociale, poiché hanno imposto la necessità di affrontare il problema della ricollocazione dei lavoratori e, più in generale, di ripensare radicalmente un territorio la cui identità era stata a lungo modellata dall'industria mineraria (Atzeni, 2017). Come anticipato, l'attività estrattiva, infatti, aveva rappresentato il motore dell'economia locale plasmando la cultura e l'identità del territorio e lasciando dietro di sé un'eredità tangibile. Da un lato, un importante patrimonio di archeologia industriale, costituito dai resti degli impianti, dalle infrastrutture e dagli insediamenti operai, e dall'altro, gravi tracce di inquinamento ambientale, come le discariche di ammassi sterili, residui dei processi di estrazione e arricchimento del minerale. Emblema di questa eredità è la cosiddetta “montagna di fanghi rossi” di Monteponi, che ancora oggi segna in modo evidente il paesaggio (Bachis, 2017; Bastos, 2023). In questo complesso contesto, sono state le lunghe lotte dei lavoratori delle miniere finalizzate alla loro ricollocazione a portare ad una svolta decisiva per dare una seconda vita al territorio sfruttando le potenzialità turistiche della storia, dell'archeologia industriale e dell'ambiente del Sulcis-Iglesiente (Bachis, 2017). Questa soluzione prevedeva una vasta opera di bonifica del territorio e l'attuazio-

ne del Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna⁴, due progetti all'interno dei quali i lavoratori chiedevano di essere ricollocati. L'idea di creare un Parco Geominerario come strumento di conservazione e valorizzazione del patrimonio delle miniere si era affermata già negli anni '80 e negli anni '90 aveva portato ai primi interventi di recupero e tutela di alcune strutture (Pinna, 2017). La svolta arrivò nel 1997 quando l'UNESCO riconobbe il Parco che divenne il primo Parco di quella che sarebbe dovuta diventare una rete mondiale dei geositi dell'UNESCO, un progetto che però non fu più portato avanti per volontà stessa dell'Organizzazione (Atzeni, 2017; Sanna, 2015). Nonostante nel corso dell'anno successivo un convegno tenutosi a Cagliari avesse portato alla firma della Carta di Cagliari, un documento in cui il Ministero dell'Ambiente, la Regione, l'Ente Minerario, l'UNESCO e le università sarde si impegnavano a sostenere il percorso di *heritisation* e valorizzazione delle aree minerarie della Sardegna, negli anni a seguire, l'attuazione del parco si trovò bloccata da una significativa impasse di natura amministrativa e politica (Bachis, 2017). Di conseguenza, il 5 novembre del 2000 l'allora Consigliere Regionale, Giampiero Pinna, si fece promotore dell'occupazione di Pozzo Sella, storico impianto estrattivo della miniera di Monteponi dando inizio ad una stagione di lotte che si concluse con l'ottenimento dell'attuazione della Carta di Cagliari e l'istituzione del Parco (Bachis, 2017). Oggi, il Parco Geominerario Storico e Ambientale della Sardegna costituisce uno strumento fondamentale per la salvaguardia e la valorizzazione del contesto geologico e del patrimonio di tecnologie, saperi e insediamenti legati all'attività mineraria (Beretić *et al.*, 2019). All'interno di questo progetto, il Sulcis Iglesiente Guspinese rappresenta l'area più estesa di tutto il Parco, il quale comprende otto aree che interessano ottantuno Comuni in tutta l'isola per una superficie complessiva di 3800 km (Milesi *et al.*, 2024). In questo contesto, il Cammino Minerario di Santa Barbara rappresenta uno dei risultati concreti della creazione del Parco Geominerario ed è un percorso ideato dall'associazione Pozzo Sella, nata nel 2001 nei sotterranei della miniera di Monteponi al termine della lunga mobilitazione (Pinna, 2017).

⁴ Per un approfondimento si rimanda al sito: <https://parcogeominerario.sardegna.it/chi-siamo>, visto il 15 novembre 2025.

3. Potenzialità del Cammino di Santa Barbara. Quale valorizzazione per quale patrimonio?

Il Cammino è stato intitolato a Santa Barbara, patrona dei minatori, per conservare e trasmettere una radicata tradizione civile e religiosa che, nel corso dei secoli, ha rappresentato un elemento centrale nell'aggregazione sociale dei minatori e nella costruzione della loro identità (Pinna, 2017). In questo senso, questo strumento è stato pensato anche per preservare e mantenere viva la cultura e la memoria della vita che ruotava attorno alle miniere. L'itinerario è un percorso ad anello che si sviluppa sia lungo le coste che nell'area interna del Sulcis Iglesiente Guspinese ripercorrendo gli antichi tracciati minerari sulle orme dei minatori, muovendosi tra i ruderi dell'industria, le discariche degli sterili, i luoghi di culto di Santa Barbara, un importante patrimonio archeologico antico che comprende nuraghi, pozzi sacri e molto altro, i centri urbani in cui si trovano i musei e gli archivi deputati alla conservazione del patrimonio minerario e il patrimonio geologico e naturalistico fatto di spiagge, scogliere, lagune, ecc. (Milesi *et al.*, 2024). Esso si estende per una lunghezza di 500 km suddivisi in 30 tappe di lunghezza variabile dagli 8 ai 23 km con un'altitudine che va dallo zero ai 900 metri di quota. Dal 2013 è stato inserito nel registro regionale dei sentieri storico-religiosi della Sardegna e dal 2017 nell'Atlante dei Cammini d'Italia (*Ibid.*).

All'interno del percorso di riconversione del territorio da zona mineraria a meta turistica, il Cammino ha rappresentato l'iniziativa più riuscita dando nuova vita agli spazi un tempo dedicati all'attività estrattiva, rilette oggi come luoghi di scoperta e cammino, all'insegna di un turismo lento, responsabile e attivo (Balletto, 2019). In un luogo come la Sardegna, in cui l'offerta turistica è sbilanciata verso un turismo stagionale di tipo balneare, che spesso si è rivelato dannoso, il Cammino si pone l'obiettivo di orientare il territorio verso un modello di turismo destagionalizzato, capace di valorizzare le risorse culturali, ambientali e identitarie locali configurandosi come un'opportunità di sviluppo sostenibile per un'area a bassa densità demografica ed attrattività economica, solitamente esclusa dai principali circuiti turistici (Balletto, 2019; Mielis *et al.*, 2024). Il successo di questa esperienza ha fatto del Cammino un modello virtuoso, ispirando nuove iniziative locali (Milesi *et al.*, 2024). In particolare, sono stati ideati altri tre percorsi dedicati a Santa Barbara: il CMSB del Nord-Ovest, nella Nurra; il CMSB del Centro-Sud, nel Sarcidano, Barbagia di Seulo e Belvì; il CMSB del Sud-Est, nell'area del Sarrabus Gerrei (*Ibid.*).

La guida del Cammino edita da Terre di Mezzo nel 2017, oltre a fornire le informazioni necessarie per intraprendere il percorso riserva in ogni ca-

pitolo uno spazio alle testimonianze e ai racconti sulla vita in miniera. Ciò che emerge con maggiore forza da queste memorie è l'estrema pericolosità e i gravi rischi per la salute legati al lavoro in miniera dovuti alle esplosioni, al maneggiare materiali tossici come l'acido muriatico, solforico e il cianuro senza alcuna protezione, alla carenza di aria e all'inalazione costante delle polveri e in particolare di silice, che portava inevitabilmente ad ammalarsi di silicosi, al punto da considerare questo lavoro una condanna (Pinna, 2017). I racconti descrivendo le condizioni di lavoro parlano di una prigione, in cui di fatto un tempo erano impiegati galeotti, prigionieri di guerra e schiavi finché anch'essi divennero troppo costosi da mantenere e per questo vennero sostituiti con i lavoratori "liberi", i quali lavoravano in condizioni disumane che, di fatto, ricordavano quelle della schiavitù (*Ibid.*). Una sezione di queste memorie è dedicata al lavoro svolto dalle donne, non meno rischioso e disumano di quello degli uomini. In un passaggio della guida, esse raccontano del divieto di poter parlare nelle pause e delle multe in caso questo non venisse rispettato.

Ciò che invece nella guida non emerge, sono i danni ambientali prodotti dalle miniere, dallo scarico delle acque in mare o nei fiumi che provocavano inondazioni danneggiando terreni adibiti ad orto e al pascolo, dalle «subsidenze che determinano frane, per autocombustioni specialmente nelle zone carbonifere» (Atzeni, 2017, p. 80) e infine delle discariche a cielo aperto che sono tutt'ora lì, esposte all'azione di vento e della pioggia favorendo la dispersione degli inquinanti nell'atmosfera, nelle falde acquifere e nel terreno.

A tal proposito, come ha scritto l'antropologa Paola Atzeni, è evidente che i siti minerari non possano essere separati né dalle tracce materiali dell'inquinamento né dai rischi ambientali tuttora presenti (Atzeni, 2017). Questi, dunque, così come le questioni legate alla salute e alle condizioni di lavoro in miniera andrebbero considerati anche all'interno del processo di valorizzazione e patrimonializzazione dei lasciti delle miniere finalizzati alla riconversione in chiave turistica del territorio (*Ibid.*).

Ciò solleva interrogativi cruciali. In un contesto come quello sardo, dove il turismo si configura come un ulteriore strumento di sfruttamento intensivo del territorio, una riconversione sostenibile dei siti minerari può realmente dirsi tale se non affronta apertamente le questioni legate alla salute pubblica, all'inquinamento ambientale e alla necessità di bonifiche? Dunque, cosa fare di questo patrimonio? Come integrare le memorie del lavoro in miniera, i rischi per la salute, e la presenza persistente delle discariche tossiche in una narrazione che non si limiti a "museificare" il passato, ma che tenga conto delle sue ancora attuali implicazioni etiche, ecologiche e sociali? È proprio in questo scenario che le riflessioni di Paola Atzeni insieme alle

Fig. 1 - Cammino Minerario di Santa Barbara in Sardegna



Fonte: foto di Denise Contessa

Fig. 2 - Fanghi rossi di Monteponi



Fonte: Xoil at Italian Wikipedia https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fanghi_rossi_Monteponi.jpg

pratiche che vedono nel camminare una forma di attivismo ambientale possono offrire spunti preziosi per sviluppare a pieno il potenziale di questa riconversione del territorio.

A tal proposito, Paola Atzeni ha evidenziato come in questo processo l'antropologia in collaborazione con altre discipline come la sociologia potrebbe giocare un ruolo fondamentale: documentando percezioni, saperi

ed esperienze legate ai rischi e alle forme di sicurezza nelle storiche filiere produttive, ma anche individuando modelli alternativi di sviluppo ecocompatibile (*Ibid.*). Come Atzeni ha scritto, le discariche minerarie, in particolare, si configurano come crocevia di memorie e pratiche culturali, luoghi emblematici del lascito industriale che interrogano non solo il passato, ma anche il presente e il futuro (*Ibid.*). Esse rappresentano i rischi industriali della contemporaneità, ma anche potenziali punti di partenza per processi di risanamento capaci di generare valore culturale – locale e globale – restituendo vitalità ai territori e alle comunità che li abitano. In altre parole, in questo contesto, le pratiche di patrimonializzazione non possono limitarsi alla conservazione del passato, ma dovrebbero elaborare una critica del sistema che ha prodotto questo discutibile patrimonio e ad immaginare un futuro e possibili soluzioni. In conclusione, se il processo di valorizzazione e riconversione del territorio includesse in modo concreto le questioni legate alla salute e all'ambiente, non solo da un punto di vista teorico, ma anche attraverso percorsi educativi e di sensibilizzazione, riconoscendo i lasciti delle miniere come espressione di una cultura lavorativa e industriale nociva, e affiancandoli a interventi di bonifica, allora questa operazione potrebbe diventare un vero e proprio processo di rigenerazione sostenibile, oltre che un patrimonio di grande valore per l'intera umanità.

Conclusioni

Il Cammino Minerario di Santa Barbara rappresenta un caso emblematico di come la creazione di itinerari lenti possa attivare processi di rigenerazione territoriale in contesti marginali, valorizzando risorse culturali, ambientali e identitarie altrimenti destinate all'oblio. Tuttavia, affinché tali iniziative possano realmente configurarsi come pratiche di sviluppo sostenibile, è necessario che esse affrontino in modo esplicito e responsabile le criticità ambientali e sanitarie legate al passato estrattivo dei territori che attraversano. Nel caso specifico della Sardegna, la riconversione turistica dei siti minerari non può prescindere da un confronto aperto con le eredità materiali dell'inquinamento e con le implicazioni ecologiche e sociali che ne derivano. Ignorare questi aspetti rischia di trasformare la valorizzazione in una narrazione parziale, incapace di promuovere una reale consapevolezza dei problemi ambientali e delle sfide che il territorio ancora affronta. In quest'ottica, l'inclusione di percorsi educativi, interventi di bonifica e pratiche di sensibilizzazione ambientale può rappresentare non solo un'opportunità per il risanamento e la tutela del territorio, ma anche un'occasione per attribuire nuovo significato a un patrimonio industriale complesso,

facendo emergere un valore culturale che va oltre la fruizione turistica. Solo integrando in maniera sostanziale le istanze ecologiche ed etiche all'interno dei processi di valorizzazione si potrà parlare di una rigenerazione davvero sostenibile, capace di coniugare memoria storica, giustizia ambientale e futuro.

Riferimenti bibliografici

- Atzeni P. (2017), *Saper vivere. Antropologia mineraria della Sardegna nell'Antropocene*, Parco Geominerario Storico Ambientale della Sardegna.
- Bachis F. (2017), *Ambienti da risanare. Crisi, dismissioni, territorio nelle aree minerarie della Sardegna sud-occidentale*, «Antropologia», 4(1), pp. 137-153.
- Balletto G., Milesi A., Ladu M., Borruso G. (2019), “Le reti per la reinvenzione del passato. Il caso del cammino di Santa Barbara (Sardegna, Italia)”, in Aa.Vv., *Proceedings of the 23rd IPSAPA/ISPALEM International Scientific Conference*, Napoli (Italy), July 4th-5th.
- Bastos Sérgio Do Nascimento B. (2023), *Tra eredità, riparazione e futuro. Trasformazioni causate dall'estrazione all'intersezione tra natura e cultura. Il caso di Iglesias (Sardegna)*, Seminario Nazionale delle Dottorande e dei Dottorandi in Scienza Politica, testo non pubblicato, Pisa.
- Beretić N., Dukanović Z., Cecchini A. (2019), *Geotourism as a Development Tool of the Geo-mining Park in Sardinia*, «Geoheritage», 11, pp. 1689-1704.
- Ciuffetti A. (2024), “Comunità in cammino. Dalla mobilità come carattere originario dell'Appennino all'escursionismo moderno”, in C. Vitale (a cura di), *Innovazione ed inclusione per la valorizzazione del patrimonio culturale e lo sviluppo delle aree interne Idee e proposte*, Giappichelli, Torino.
- Ladu M., Milesi A., Borruso G., Balletto G. (2019), “Turismo lento nel Sulcis Iglesiente. Mappe di comunità per le sfide dello sviluppo turistico locale”, in Aa.Vv., *ASITA 2019*, Federazione delle Associazioni Scientifiche per le Informazioni Territoriali e Ambientali, Milano.
- Manella G. (2024), *In cerca di esperienze nelle Aree Interne: i cammini nell'Appennino Bolognese*, «Fuori Luogo», 18, pp. 47-60.
- Milesi A., Ladu M., Balletto G. (2024), “Accessibilità e progetto di territorio. Il caso studio del Cammino Minerario di Santa Barbara (Sardegna, Italia)”, in G. De Luca, G. Cotella (a cura di), *Governance urbana e territoriale, coesione e cooperazione*, Planum Publisher – Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.
- Pinna G. (2017), *Il cammino minerario di Santa Barbara: a piedi in Sardegna tra storia e natura*, Terre di mezzo, Milano.
- Spagnoli L. (2022), “Premessa”, in L. Spagnoli (a cura di), *Itinerari per la rigenerazione territoriale tra sviluppi reticolari e sostenibili*, FrancoAngeli, Milano, 2022.

Conclusioni

di *Luca Daconto**

Il percorso che il volume ha tracciato restituisce con chiarezza come il camminare non possa più essere considerato un semplice gesto quotidiano, né una pratica marginale rispetto alle grandi questioni urbane. Al contrario, i contributi raccolti mostrano come la mobilità a piedi costituisca una chiave di lettura privilegiata per comprendere le trasformazioni della città contemporanea, i processi di inclusione ed esclusione, le forme di esperienza e di appartenenza ai luoghi. Sin dalle prime pagine, il camminare è stato presentato come dispositivo interpretativo capace di mettere in relazione corpo, spazio e società. La rassegna dei riferimenti teorici – dalla tradizione classica della sociologia urbana alle prospettive più recenti sui *mobilities studies* e sulla *mobility justice* – ha evidenziato come l'esperienza del muoversi a piedi renda visibili tanto la densità sensoriale ed emotiva della vita urbana quanto la morfologia urbana e le strutture di potere che regolano l'accesso allo spazio pubblico e le opportunità di movimento. Tale impostazione costituisce il filo rosso che attraversa tutto il volume, a partire da quattro principali assi di riflessione e ricerca.

Un primo asse riguarda la dimensione strutturale e politica del camminare, messa in luce soprattutto dai capitoli dedicati all'accessibilità urbana e alle politiche per la mobilità pedonale. L'analisi di Simone Caiello sulla *walkability* e quella di Matteo Colleoni sulle politiche e gli strumenti di pianificazione integrata hanno mostrato come la possibilità di camminare non sia distribuita in modo neutro sul territorio, ma sia fortemente intrecciata alla morfologia urbana, alla disponibilità di servizi

* Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano-Bicocca, luca.daconto@unimib.it.

di prossimità, alla qualità dello spazio pubblico, alle scelte di governo e alle politiche del sistema della mobilità. In questo senso, il camminare emerge come un indicatore sensibile di giustizia spaziale: la presenza o l'assenza di percorsi sicuri, continui, accessibili e piacevoli racconta molto della gerarchia dei territori, delle priorità politiche e delle popolazioni considerate, o meno.

Un secondo asse, strettamente legato al precedente e sviluppato in particolare nei contributi di Sara Della Santina e Oscar Azzimonti, riguarda la dimensione socio-politica e partecipativa del camminare. La declinazione della *mobility justice* sul terreno concreto della mobilità pedonale ha messo in evidenza non solo le disuguaglianze distributive – chi può muoversi, dove e in che condizioni – ma anche quelle procedurali, deliberative, riparative ed epistemiche: chi partecipa alla definizione delle politiche, quali voci vengono ascoltate, quali esperienze informano le decisioni e quali restano ai margini. In questo quadro, le camminate partecipative, i *walk audit* e i laboratori di quartiere descritti da Azzimonti appaiono come forme concrete di partecipazione urbana, in cui il passo diventa forma di ascolto incarnato e strumento di co-produzione di sapere e interventi sui territori.

Il terzo asse, che attraversa in modo trasversale i contributi di Giampaolo Nuvolati, Francesca Lacqua e Gaia Ballatori, mette a fuoco la dimensione esperienziale, affettiva e simbolica del camminare. Il perdersi a piedi nella città, le passeggiate urbane collettive, i cammini della memoria e i percorsi dedicati al colonialismo e alla Resistenza mostrano come i passi traccino mappe che non sono solo geografiche, ma anche emotive e politiche. Il camminare, in questa prospettiva, non si limita a riempire uno spazio già dato: esso produce spazio, crea pubblici, attiva comunità interpretanti, riporta alla luce storie rimosse, interroga il passato e ne fa materia viva di discussione nel presente.

Infine, la parte conclusiva del volume, con i capitoli dedicati a camminare, salute e accessibilità alimentare di prossimità e al Cammino Minerario di Santa Barbara, amplia ulteriormente il quadro, mostrando come la pratica del camminare consenta di connettere scale, territori e temi differenti: dalla città ai paesaggi post-industriali segnati da eredità estrattive e ambientali complesse, dalle questioni legate al benessere e all'*urban health* a quelle connesse alla fruizione turistica e al patrimonio culturale. Qui il camminare si rivela al tempo stesso indicatore di qualità della vita (nella possibilità di raggiungere a piedi cibo, servizi, opportunità) e leva di rigenerazione territoriale, a condizione che le iniziative di valorizzazione affrontino con lucidità gli intrecci tra memoria, disuguaglianze e giustizia ecologica.

1. Alcuni spunti per leggere la città attraverso il camminare

A partire da questo quadro, il percorso tracciato nel volume consente di mettere a fuoco alcuni elementi centrali per poter leggere le città e i territori contemporanei. Il primo è di ordine teorico e collegato all'idea dei "percorsi" evocata nel titolo del volume: percorsi fisici, certo, ma anche concettuali, disciplinari e scalari. Assumere il camminare come chiave di lettura consente infatti di attraversare in modo trasversale autori, tradizioni e approcci che, più che convergere in un quadro unitario e universale, permettono di cogliere la complessità e la natura multiforme dei territori urbani contemporanei. Il volume mostra come il tema delle *città camminabili* permetta di mettere in dialogo la sociologia urbana classica (da Simmel a Benjamin), la riflessione sulla produzione dello spazio e il diritto alla città, con le analisi delle pratiche quotidiane e le prospettive più recenti sulla *mobility justice* e sulla città della prossimità. Il camminare diventa così un dispositivo concettuale trasversale, capace di articolare letture "dall'alto" e "dal basso" e di tematizzare questioni apparentemente eterogenee come giustizia, accessibilità, sicurezza, salute, memoria, turismo, partecipazione, patrimonializzazione.

Questa trasversalità si traduce in una vera e propria prospettiva multiscalare. Alla scala macro, il camminare permette infatti di interrogare i grandi processi strutturali che plasmano le città contemporanee: l'urbanizzazione estensiva e la metropolizzazione, la gentrificazione e la turistificazione, le tensioni tra città compatta e città diffusa, la crisi climatica e le politiche di sostenibilità. Alla scala meso, il camminare diventa una lente per leggere il ruolo delle politiche urbane e delle istituzioni e degli attori locali: qui si collocano le strategie di mobilità sostenibile, gli strumenti di pianificazione integrata come i Pums, le politiche di sicurezza stradale, le iniziative di urbanismo tattico, ma anche l'azione della società civile organizzata, dei comitati di quartiere, delle reti di associazioni che rivendicano città più accessibili e vivibili. Alla scala micro, infine, il camminare consente di indagare i vissuti situati dei soggetti e le configurazioni minute dello spazio urbano: l'esperienza del perdersi, la paura, il piacere, la fatica, la curiosità; le forme di ancoraggio ai luoghi, i percorsi abituali e quelli eccezionali, le memorie incorporate nelle traiettorie, le pratiche di appropriazione e resistenza nello spazio pubblico. In questa prospettiva, il camminare non è solo un indicatore di condizioni strutturali, ma anche un generatore di significati, identità e relazioni, capace di rivelare la trama sottile che lega corpi, spazi e biografie.

Il secondo contributo riguarda la dimensione metodologica. I diversi capitoli mostrano come il camminare non sia soltanto oggetto di analisi,

ma anche un vero e proprio metodo di ricerca transdisciplinare, in continuità con la tradizione dell'osservazione diretta inaugurata dalla Scuola di Chicago e con le più recenti riflessioni sui *mobile methods*. La ricerca che cammina è in grado di produrre un sapere situato, polisensoriale e relazionale: l'attenzione non è rivolta soltanto a ciò che i soggetti dicono del proprio ambiente, ma a come lo attraversano, quali deviazioni compiono, cosa li induce a rallentare o accelerare, quali elementi materiali e simbolici emergono lungo il percorso. Proprio questa natura situata rende il camminare un metodo particolarmente fecondo per attivare collaborazioni con altre discipline – dalle scienze ambientali alla psicologia dell'ambiente, dall'ingegneria dei trasporti alla sanità pubblica – in cui i percorsi a piedi diventano un dispositivo condiviso di osservazione e sperimentazione, capace di connettere indicatori fisici, condizioni di salute, percezioni e scelte di pianificazione.

Il potenziale metodologico del camminare, infatti, non si esaurisce nella sola dimensione esperienziale, corporea e situata. Il camminare è infatti anche un dispositivo che collega piani diversi dell'analisi: i dati raccolti in movimento vengono messi in relazione con la pianificazione urbanistica, con le logiche economiche, con le politiche della mobilità e della sicurezza, con i processi di valorizzazione turistica e patrimoniale. In altri termini, il camminare si configura come metodo capace di tenere insieme indagini qualitative e lettura strutturale, osservazione dei dettagli e interpretazione dei contesti istituzionali ed economici. Un ruolo centrale, in questa prospettiva, è svolto dai dispositivi di rappresentazione che traducono i percorsi in materiali condivisibili: mappe, *webGIS*, atlanti digitali, narrazioni, guide “nonturistiche”, installazioni artistiche. Essi non sono meri supporti grafici o comunicativi, ma costituiscono parte integrante del processo di conoscenza e di produzione dello spazio, perché selezionano, visualizzano e rendono discutibili le dimensioni spaziali e temporali dell'esperienza.

Il terzo contributo del volume è di natura politica e urbana. Lungo l'intero percorso emerge con forza l'idea che il camminare possa essere considerato un vero e proprio indicatore di giustizia e, al contempo, una pratica di trasformazione della città. Sul piano analitico, la mobilità pedonale rende visibili le geografie diseguali dell'accesso: chi può raggiungere a piedi servizi, spazi verdi, opportunità di lavoro e di consumo; chi è costretto a muoversi in contesti ostili o insicuri; chi è escluso dalla fruizione di interi quartieri a causa del traffico, del turismo di massa o dei processi di gentrification. Sul piano normativo, la declinazione delle diverse dimensioni della giustizia (distributiva, procedurale, deliberativa, riparativa, epistemica) permette di interrogare non solo la distribuzione delle risorse, ma anche i processi attraverso cui le decisioni vengono prese e legittimate,

il riconoscimento dei saperi situati, la possibilità di sanare le eredità di ingiustizie passate.

Il volume mostra inoltre come il camminare sia una pratica generativa di spazio pubblico. Le passeggiate urbane collettive, i cammini della memoria, le marce politiche, i percorsi di turismo lento e comunitario producono pubblici specifici: gruppi che si riconoscono, anche temporaneamente, in un medesimo orizzonte di senso, in una rivendicazione, in un esercizio di riflessività condivisa sul territorio. Ma, oltre a produrre pubblici, il camminare contribuisce a produrre e ri-produrre la città stessa: i pedoni tracciano percorsi, scorciatoie, *desire lines* che talvolta deviano rispetto ai tracciati pianificati da urbanisti e architetti, configurando forme minute di territorializzazione (Kärrholm, 2007) e di riscrittura quotidiana dello spazio. In questa prospettiva, il gesto di camminare può essere letto, in chiave lefebvrina, come una pratica di appropriazione dello spazio urbano e come esercizio del diritto alla città. Il camminare può quindi fungere da ponte tra analisi e azione, tra diagnosi critica e progettualità. Considerare le città camminabili non solo come esito desiderato di politiche di settore, ma come campo di tensioni e di pratiche in cui si intrecciano giustizia sociale, giustizia ambientale e memoria storica, consente di riconoscere al camminare un ruolo centrale nella definizione di scenari urbani più inclusivi, accessibili e sostenibili.

2. Diretrici future

I percorsi teorici, metodologici ed empirici ricostruiti in questo volume mostrano che il camminare non è soltanto un oggetto di studio ormai consolidato, ma un orizzonte di ricerca e di azione ancora in piena espansione. Se da un lato il camminare consente di leggere trasversalmente città, politiche e pratiche quotidiane, dall'altro interpella la comunità scientifica e gli attori urbani sul cosa significa, oggi, progettare città camminabili, giuste e attente alla cura di corpi, relazioni e territori? In questa prospettiva, il volume non si limita a chiudere un percorso, ma intende proporre alcune possibili diretrici future di ricerca e intervento che assumano il camminare come chiave stabile di interrogazione delle trasformazioni urbane contemporanee.

Una prima direttrice riguarda la necessità di rafforzare le prospettive multiscalari. Le analisi sviluppate mostrano come il camminare consenta di mettere in relazione la scala macro dei processi strutturali, con la scala meso delle politiche urbane e dei dispositivi di governance e quella micro dei vissuti e delle pratiche dei soggetti. Le ricerche future potreb-

bero spingersi oltre nella costruzione di quadri analitici capaci di cogliere sistematicamente queste interdipendenze, ad esempio esplorando come gli indicatori di *walkability* e accessibilità di prossimità si traducano in esperienze quotidiane di sicurezza, autonomia o vulnerabilità, oppure come le trasformazioni dei regimi di mobilità (es. nuove forme di lavoro, digitalizzazione dei servizi, piattaforme di consegna) riconfigurino le condizioni per l'accessibilità di prossimità per le diverse popolazioni. In questo senso, il camminare può diventare uno strumento per “tenere insieme” politiche di scala globale e vite locali, evitando tanto le astrazioni macro strutturali quanto i particolarismi micro.

Una seconda direttrice riguarda l'ulteriore sviluppo del camminare come metodo di ricerca e di intervento transdisciplinare. Il volume evidenzia la fecondità dei metodi mobili nel connettere osservazione, partecipazione e sperimentazione. Le ricerche future potrebbero approfondire questo potenziale in almeno due direzioni. Da un lato, lavorando su protocolli di ricerca che permettano di combinare in modo robusto metodi qualitativi, partecipativi e strumenti quantitativi (indicatori di camminabilità, analisi GIS, dati di salute pubblica, sensori ambientali), così da misurare in modo più fine le interazioni tra ambiente costruito, esposizioni ambientali e benessere psico-fisico e poter supportare l'implementazione di politiche appropriate. Dall'altro, consolidando alleanze interdisciplinari, in modo tale che il camminare diventi realmente un dispositivo comune di indagine, capace di produrre risultati scientifici rilevanti e, allo stesso tempo, di orientare concreti processi di trasformazione urbana.

In questa prospettiva, assumere il camminare come metodo non significa soltanto elaborare strumenti più raffinati, ma anche interrogarsi, come ben evidenziato da Middleton (2021) sulle condizioni di cura dei soggetti coinvolti: come organizzare percorsi che non sovraccarichino le persone più vulnerabili, che riconoscano tempi e responsabilità quotidiane, che non estraggano esperienze senza restituire nulla in termini di riconoscimento e cambiamento? Le prospettive metodologiche innovative dovranno quindi misurarsi anche con una “etica del camminare” che riguardi tanto la ricerca quanto le politiche, interrogando l'uso di mappe, indici, piattaforme digitali e dispositivi partecipativi perché non riducano i pedoni a meri dati, ma ne assumano bisogni, vulnerabilità e desideri come parte costitutiva dei processi conoscitivi e decisionali.

Una terza direttrice concerne il rapporto tra camminare, giustizia e disuguaglianze urbane. I contributi del volume mostrano come la mobilità pedonale sia una cartina di tornasole delle asimmetrie di accesso alla città e alle sue opportunità. Le ricerche future potrebbero approfondire il modo

in cui le diverse dimensioni della *mobility justice* si incarnano nelle traiettorie quotidiane di specifici gruppi sociali. Questo implica lo sviluppo di dispositivi di indagine capaci di far emergere voci spesso marginalizzate e di tradurre tali conoscenze in criteri operativi per la progettazione di infrastrutture pedonali, spazi pubblici e politiche di prossimità. In questo senso, la sfida non è soltanto descrivere le disuguaglianze, ma contribuire alla definizione di strategie di riequilibrio che riconoscano il camminare come diritto urbano fondamentale.

Una quarta direttrice riguarda il rapporto tra camminare, memoria e patrimonio culturale, che nel volume è affrontato sia alla scala urbana sia in contesti territoriali più ampi, come il Cammino Minerario di Santa Barbara. L'intreccio tra cammini, narrazioni e processi di patrimonializzazione solleva questioni di grande attualità, che le ricerche future potrebbero sviluppare lungo due assi principali. Da un lato, indagando come i cammini possano contribuire a un'elaborazione critica di memorie difficili legate al colonialismo, ai conflitti o alle eredità industriali e ambientali, evitando il rischio di una semplice estetizzazione dei luoghi. Dall'altro, interrogando le condizioni affinché i cammini diventino dispositivi di sviluppo territoriale realmente sostenibili, capaci di integrare giustizia ambientale, riconoscimento delle comunità locali e responsabilità verso le generazioni future, piuttosto che limitarsi a riprodurre forme di sfruttamento turistico e valorizzazione selettiva del patrimonio.

Infine, una prospettiva trasversale riguarda il ruolo di reti e contesti di ricerca, come quello che ha caratterizzato la produzione di questo volume, nel consolidare, nel tempo, una comunità scientifica e professionale transdisciplinare attorno al tema del camminare. Il volume testimonia come la messa in dialogo di progetti PRIN, iniziative PNRR, centri di ricerca come CeMTeT, amministrazioni locali e attori sociali possa generare un ecosistema di pratiche in cui il camminare funge da linguaggio comune tra discipline, ambiti istituzionali e mondi sociali diversi.

In questo orizzonte, il camminare non appare soltanto come una pratica da promuovere o misurare, ma come una lente stabile e al tempo stesso dinamica per interrogare le città del presente e del futuro. Continuare a camminare, nella ricerca, nelle politiche e nelle esperienze collettive, significa accettare di tenere aperta la domanda su che cosa sia una città giusta, accessibile, vivibile e significa riconoscere che le traiettorie dei corpi nello spazio non sono una dimensione accessoria, ma uno dei campi in cui si gioca, concretamente, la possibilità di nuove forme di abitare, di memoria e di convivenza.

Riferimenti bibliografici

- Kärrholm M. (2007), *The Materiality of Territorial Production: A Conceptual Discussion of Territoriality, Materiality and the Everyday Life of Public Space*, «Space and Culture», 10(4), pp. 437-453.
- Middleton J. (2021), *The walkable city: Dimensions of walking and overlapping walks of life*, Routledge, New York.

Gli autori e le autrici

Oscar Azzimonti è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove è anche docente a contratto del laboratorio di GIS del corso di Sociologia. Conduce attività di ricerca su varie tematiche della sociologia dell'ambiente e del territorio, tra cui la mobilità sostenibile di quartiere e la camminabilità, le disuguaglianze ambientali, la governance ambientale e i paesaggi sonori urbani. È membro del CEMTET – Centro Studi su Mobilità, Territorio e Turismo – e ha avviato numerose collaborazioni interdisciplinari con il Dipartimento di Scienze dell'Ambiente e della Terra dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

Gaia Ballatori è assegnista di ricerca presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, all'interno del progetto WALC-*Walking Landscape of Urban Cultures*, ha conseguito il Dottorato in Scienze Politiche presso l'Università di Pisa, i suoi principali interessi di ricerca riguardano la Sociologia dell'ambiente e del territorio, in particolare le trasformazioni territoriali, le disuguaglianze socio-spaziali, i movimenti sociali urbani, l'uso e la contesa degli spazi a fini memoriali. È membro del CEMTET – Centro Studi su Mobilità, Territorio e Turismo.

Simone Caiello è ricercatore presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove ha conseguito il dottorato di ricerca in Studi Urbani sul ruolo dell'accessibilità pedonale quale indicatore del grado di urbanità dei contesti metropolitani. È inoltre membro del centro di ricerca CEMTET, dedicato agli studi su mobilità, turismo e territorio, dell'Osservatorio Nazionale sulla Mobilità Scolastica del CN MOST e del Centro di ricerca multidisciplinare multilingue CRPM – EDM dell'Università di Parigi Nanterre. Conduce ricerche sulle sfide della mobilità sostenibile per lo sviluppo metropolitano, attraverso l'applicazione di tecniche di analisi spaziale GIS e didattica sul tema delle sfide socio-territoriali e delle trasformazioni urbane.

Matteo Colleoni è professore ordinario di Sociologia dell'ambiente e del territorio presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove è responsabile della mobilità universitaria e Coordinatore del dottorato Urbeur-Urban Studies e Delegato alla Sostenibilità per l'Ateneo. Ha insegnato in università italiane e straniere ed è stato *visiting professor* presso l'Université Libre de Bruxelles (ULB), l'Università di Grenoble, il Luxembourg Institute of Socio-Economic Research (LISER) e l'Università di Shanghai. Le sue aree di studio e ricerca si concentrano sulla struttura e la trasformazione delle aree urbane e metropolitane, sulla mobilità e i trasporti, sulla sostenibilità e lo sviluppo sostenibile e sulle politiche urbane e territoriali. Tra le sue pubblicazioni più recenti, *Mobilità e trasformazioni urbane. La morfologia della metropoli contemporanea* (FrancoAngeli, 2019), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities* (Springer, 2016), *Università e governance della mobilità sostenibile* (FrancoAngeli, 2019).

Mariaclaudia Cusumano, PhD in Sociologia dell'ambiente e del territorio, fa parte del CEMTET dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca. Nelle sue ricerche si occupa di accessibilità alimentare, stili di vita, ambiente, cambiamento climatico e salute. Collabora con il WEEC Network, con l'Associazione Italiana contro le Leucemie, Linfomi e Mieloma. Fa parte del Comitato Nazionale per l'Educazione alla Sostenibilità Agenda 2030. È componente del Comitato editoriale delle Riviste "Culture delle Sostenibilità" e *Social Sciences*, della Collana "Benessere, Ambiente e Società" edita da FrancoAngeli. Tra le ultime pubblicazioni: *Limits and Obstacles of Migrants' Health in Italy, a focus on undocumented migrants* (2025); *Cibo e Salute: traiettorie urbane per rispondere a nuove sfide sociali* (2025).

Luca Daconto è professore associato in Sociologia dell'ambiente e del territorio presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove conduce attività di insegnamento e ricerca su temi legati alla mobilità, all'accessibilità, alle disuguaglianze e all'uso delle fonti di dati spaziali e dei GIS nella ricerca socio-territoriale. È segretario del Consiglio scientifico della Sezione Ambiente e Territorio dell'Associazione Italiana di Sociologia – AIS, è membro del Centro nazionale sulla mobilità sostenibile – MOST, del Centro studi su Mobilità, Territorio e Turismo – CEMTET e del Centro di ricerca pluridisciplinare multilingue *Espace, Déplacement et Mobilité* – CRPM – EDM.

Sara Della Santina è dottoranda in Studi Urbani presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove è anche componente del Centro studi su Mobilità, Territorio e Turismo – CEMTET. La sua ricerca si concentra sullo studio della camminabilità urbana (*walkability*) e delle pratiche pedonali, con una particolare attenzione alle disuguaglianze socio-territoriali. Utilizza metodi di analisi spaziale GIS e metodologie qualitative, come audit urbani e focus group, per coinvolgere la comunità locale nel processo di mappatura e valutazione degli spazi pubblici. Il suo lavoro si inserisce all'interno delle attività di ricerca sulla mobilità sostenibile, sicura e inclusiva del progetto MUSA – *Multilayered Urban Sustainability Action*.

Francesca Lacqua è dottoressa di ricerca in Studi Urbani presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca dove attualmente fa parte del Centro studi CEMTET – Mobilità Territorio e Turismo, è docente a contratto e collabora a diversi progetti di ricerca. Con una formazione multidisciplinare si è laureata nel 2019 Antropologia Culturale ed Etnologia presso l'Università di Torino. Nel 2022 è stata *visiting PhD student* presso K2, Centro di ricerca svedese sul trasporto collettivo con il Dipartimento di Studi Urbani dell'Università di Malmö. I suoi principali temi di ricerca sono la mobilità e il trasporto pubblico in rapporto alle trasformazioni territoriali e alle disuguaglianze, soprattutto nelle città medie e i contesti a bassa densità.

Giampaolo Nuvolati è professore ordinario di Sociologia dell'Ambiente e del Territorio all'Università degli Studi di Milano-Bicocca dove insegna Sociologia Urbana. Nello stesso Ateneo è stato presidente del Corso di Laurea Magistrale di Sociologia, direttore del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale e prorettore per i Rapporti con il Territorio. I suoi temi specifici di ricerca riguardano la qualità della vita urbana, il rapporto tra popolazioni metropolitane residenti e non residenti, la figura del *flâneur* nell'analisi e interpretazione delle città.

Questo 
LIBRO

 ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:
www.francoangeli.it/opinione



**VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?**



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835190073

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR

Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche

Didattica, scienze
della formazione

Economia,
economia aziendale

Sociologia

Antropologia

Comunicazione e media

Medicina, sanità



Architettura, design,
arte, territorio

Informatica, ingegneria
Scienze

Filosofia, letteratura,
linguistica, storia

Politica, diritto

Psicologia, benessere,
autoaiuto

Efficacia personale

Politiche
e servizi sociali



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze



Camminare è molto più di un gesto quotidiano: è una lente attraverso cui poter leggere la città contemporanea e le sue trasformazioni. La mobilità pedonale rivela infatti le disuguaglianze nell'accesso ai servizi, la qualità dello spazio pubblico, le forme di partecipazione urbana, i legami e le memorie che abitano i luoghi, così come le sfide della sostenibilità, della salute e della prossimità urbana.

Il volume riunisce contributi che, da prospettive diverse ma complementari, esplorano il camminare come pratica quotidiana, sociale, politica ed esperienziale, articolandosi attorno a tre assi principali. Il primo riguarda la dimensione strutturale, funzionale e legata alla pianificazione delle città camminabili. Il secondo mette in luce la dimensione sociale, politica e partecipativa, mostrando il camminare e la *walkability* come indicatori di *mobility justice* e strumenti di coinvolgimento attraverso *walk audit*, passeggiate esplorative e dispositivi di co-progettazione. Il terzo approfondisce la dimensione esperienziale, simbolica e culturale: il perdersi come forma di conoscenza, i cammini della memoria, le passeggiate urbane e le nuove pratiche di turismo lento e comunitario. Le conclusioni delineano infine alcune prospettive di ricerca e di policy per città più giuste, accessibili e vivibili, in cui il camminare diventa una chiave per ripensare l'abitare e immaginare futuri urbani possibili.

Luca Daconto è professore associato in Sociologia dell'ambiente e del territorio presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca, dove conduce attività di insegnamento e ricerca su temi legati alla mobilità, all'accessibilità, alle disuguaglianze e all'uso delle fonti di dati spaziali e dei GIS nella ricerca socio-territoriale. È membro del Centro nazionale sulla mobilità sostenibile – MOST, del Centro studi su Mobilità, Territorio e Turismo – CEMTET e del Centro di ricerca pluridisciplinare multilingue *Espace, Déplacement et Mobilité* – CRPM – EDM.

