

# TRASPORTI

# *& cultura*

64

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



CITTÀ DEI PEDONI  
**LA CITTÀ DEI PEDONI**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento  
Europeo

Giuseppe Goisis  
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia  
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert  
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto  
Università di Padova

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale  
settembre-dicembre 2022  
anno XXII, numero 64

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale  
Marco Pasetto  
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione  
Giovanni Giacomello

Redazione  
Giusi Ciotoli  
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2022 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2022

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

## TRASPORTI

### 5 LA CITTÀ DEI PEDONI

di Laura Facchinelli

### 7 PAESAGGI PEDONALI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA, TRA CONFLITTO, LIMITE E DIMENSIONE

di Luigi Siviero

### 13 CAMMINARE, UN PROGETTO PER LA CITTÀ FUTURA

di Rosario Pavia

### 21 SENZ'AUTO, PER I PEDONI? UN'ANALISI DELLE PEDONALIZZAZIONI DEL PROGETTO TORINO MOBILITY LAB

di Luca Staricco ed Elisabetta Vitale Brovarone

### 29 UNA PIATTAFORMA DI SPAZI PER LA MOBILITÀ ATTIVA URBANA. RIFLESSIONI SUL CONFLITTO TRA PEDONI E CICLISTI

di Elena Dorato e Gianni Lobosco

### 39 IL PAESAGGIO ACUSTICO DELLE AREE URBANE PEDONALI. LA RICERCA CALM-CONTROLLED AREAS FOR ACOUSTIC LEVEL MITIGATION

di Paolo Borin, Michele Franzina, Andrea  
Giordano, Federico Panarotto, Luigi Siviero,  
Luigi Stendardo

### 49 IL PEDONE, DAL VIADOTTO ALLE GREENWAY. FIGURE ARCHITETTONICHE DEL SUOLO PER CAMMINARE IN CITTÀ, 1960-2015

di Zeila Tesoriere

### 59 CAMMINARE, IL MARKETING DEL CORPO

di Dominique Rouillard

### 71 SPAZI URBANI PEDONALI: ESPERIENZE RECENTI NELLA SPAGNA DEL NORD

di Marco Falsetti

### 79 AMERICAN PEDESTRIAN STREETS. ATTIVISMO STELLE E STRISCE DA JANE JACOBS ALLE ESPERIENZE PIÙ RECENTI

di Giusi Ciotoli

### 87 PEDONALIZZAZIONI IN CITTÀ. UNA COMPARAZIONE FRA SIENA, FRIBURGO E PONTEVEDRA

di Leandro Stacchini

*cultura*

### 95 LE MILLE STRADE

di Giandomenico Amendola

### 99 FLÂNERIES CINEMATOGRAFICHE: TRANSITI, ABBANDONI, RIAPPROPRIAZIONI

di Fabrizio Violante

### 117 I NOSTRI CONVEGNI

di Laura Facchinelli

### 123 ANGELO BIANCHETTI, GLI AUTOGRILL. UNA RICERCA, UN LIBRO

di Laura Facchinelli

# The city of pedestrians

by Laura Facchinelli

*The idea of dedicating an issue of the magazine to the theme of pedestrian spaces arises from a routine observation: the spaces, paths, equipment, rest areas, are often limited in urban areas and devoid of comfort and beauty. Public transportation vehicles legitimately claim the traffic lanes and the stop-zones they need for their service. Increasing attention is being paid to cyclists, who are rewarded for their zero-impact on the environment with specifically conceived and funded bicycle paths. The use of scooters that weave through traffic at great risk and invade spaces where we park is growing. The impression is that, apart from the sidewalks that are mandatory in the city centre, people who by choice or necessity choose to go on foot have only the residual spaces between the buildings and the asphalt to walk in, with crossings that are often neither convenient nor safe.*

*The contributions we publish here advocate various points of view. They assert that making walking the focus of urban policies again would be a revolutionary act that would challenge the very way we develop and manage urban plans, which have long been determined by automobile mobility: on this point, we examine an experience that took place in recent years in Rome where certain associations organized walks around the city walls.*

*There was an interesting experience conducted by the Torino Mobility Lab and promoted by the City of Turin in the San Salvario district, where minimalist projects pedestrianised four segments of streets that had previously been open to motor vehicle traffic.*

*One author analyses the conflict between pedestrians and cyclists, which is a central issue in urban mobility especially when considering the necessary transition towards more active, healthy and sustainable forms of travel. We underscore how “from many points of view, the current cycling paradigm presents the same aspects of segregation, fragmentation, ‘clearing’ (of bodies) from public space that were previously experienced with the advent of the automobile’.*

*Traffic flows of different types – in particular automobile, bicycle and pedestrian – interfere and conflict with one another due to the differences in speed, direction and volume of traffic, and the very characteristics of movement: a particularly disturbing aspect is the noise pollution produced by motor vehicles, a problem that afflicts much of the population resident in urban areas.*

*There are studies of certain projects from the early 1960s when, in both Europe and the United States, the first pedestrianisation projects were being carried out, and this in relation to the evolution of architectural design up to the present day.*

*Walking in cities is no longer a borderline choice by a few committed activists, but a new alliance to reconquer urban centres by reducing speed. “Walking embodies the spirit of the times in the era of the sustainable future, in a now consolidated marketing balance: energy consumed by walkers = public health and petrol savings”.*

*This issue also presents recent experiences in Northern Spain and proposes an original comparative study of Siena, Freiburg and Pontevedra.*

*The strictly cultural essays present a sociological analysis of street development since the 1800s. It is followed by considerations, through the medium of film, on flânerie, wandering with no precise destination but only as a means to know, to experience the city. Finally, an unusual research study focuses on the invisible link between the vitality of pedestrian public space and the quality of the urban soundscape.*

# La città dei pedoni

di Laura Facchinelli

*L'idea di dedicare un numero della rivista al tema degli spazi per i pedoni nasce da una constatazione quotidiana: le aree, i percorsi, le attrezzature, i punti di sosta, nelle aree urbane sono spesso limitati, privi di comfort e di bellezza. Protagonista continua ad essere l'automobile. I mezzi di trasporto pubblico reclamano, legittimamente, le corsie stradali e i punti di sosta necessari per il loro servizio. Sempre maggiore attenzione viene riconosciuta ai ciclisti che, per il loro impatto-zero ambientale, si vedono premiati con piste appositamente concepite e finanziate. Recentemente si è affermato l'uso dei monopattini, che s'insinuano pericolosamente nel traffico e invadono spazi in fase di parcheggio. L'impressione è che, a parte i marciapiedi obbligatori del centro città, le persone che, per necessità o per scelta, si muovono a piedi abbiano talvolta a disposizione soltanto gli spazi residuali fra edifici e asfalto, con punti di attraversamento non sempre comodi e sicuri.*

*I contributi che pubblichiamo portano vari punti di vista. Si afferma che riportare il camminare al centro delle politiche urbane sarebbe un atto rivoluzionario che rimetterebbe in discussione il modo stesso di fare e gestire i piani urbanistici, da tempo conformati dalla mobilità automobilistica: in proposito, si richiama un'esperienza realizzata negli anni recenti a Roma dove alcune associazioni hanno organizzato camminate intorno alle mura.*

*Interessante l'esperimento di Torino Mobility Lab, promosso dalla Città di Torino nel quartiere di San Salvario, dove sono stati pedonalizzati, tramite interventi minimalisti, quattro tratti di strade precedentemente aperti al traffico motorizzato.*

*Un autore analizza il conflitto tra pedoni e ciclisti, che è questione centrale della mobilità urbana, soprattutto pensando alla necessaria transizione verso forme di spostamento più attive, sane e sostenibili. Si sottolinea come "sotto molti aspetti, l'attuale paradigma della ciclabilità riproponga gli stessi meccanismi di segregazione, frammentazione, 'svuotamento' (dai corpi) dello spazio pubblico già sperimentati con l'avvento dell'automobile"*

*Tra flussi di diverso tipo – in particolare carrabile, ciclabile e pedonale – si verificano interferenze e conflitti per la diversità delle velocità, delle direzioni, dei volumi di traffico, delle caratteristiche stesse del movimento: particolarmente invasivo è il disturbo acustico prodotto dai veicoli a motore, un problema che interessa gran parte della popolazione residente nelle aree urbane.*

*Si studiano alcuni progetti dei primi anni '60, quando, in Europa e negli USA, si sperimentarono i primi interventi di pedonalizzazione, e questo in rapporto all'evoluzione del fare architettura fino ai giorni nostri.*

*Camminare a piedi in città non è più la scelta marginale di pochi attivisti convinti, ma una nuova alleanza per riconquistare i centri urbani attraverso una riduzione della velocità. "Camminare incarna lo spirito del tempo nell'era del futuro sostenibile, in un equilibrio di marketing ormai consolidato: energia consumata da chi cammina = salute pubblica e risparmio di carburante".*

*Vengono presentate alcune esperienze recenti nella Spagna del Nord e si propone un inedito confronto fra Siena, Friburgo e Pontevedra.*

*Fra i contributi di tipo prettamente culturale, ecco un'analisi sociologica dello sviluppo della strada a partire dall'800. Segue la lettura, attraverso il cinema, della flânerie, il camminare senza una meta precisa, solo per conoscere, per sperimentare la città. Infine una ricerca insolita, che riguarda il legame invisibile tra vitalità dello spazio pubblico pedonale e qualità dello spazio sonoro urbano.*



# Paesaggi pedonali della città contemporanea tra Conflitto, Limite e Dimensione

di Luigi Siviero

Esiste una città dei pedoni? La città contemporanea è un organismo sfuggente nella sua globalità, per il quale è difficile creare immagini descrittive univoche, in grado di afferrarne la complessità. Tendiamo quindi a semplificarne l'analisi, ad estrapolarne i singoli meccanismi evolutivi nel tentativo di controllarli meglio o anche solo di afferrarne il senso. La città contemporanea può essere descritta, seguendo l'intuizione di Calvino ne *Le città invisibili*, isolandone alcune caratteristiche peculiari, rappresentate da singole funzioni o parti o spazi che la pervadono e la costituiscono, e che intrecciandosi, sovrapponendosi tra loro, ne determinano la complessità, ma anche la rappresentazione delle istanze di chi vi abita.

Il movimento appare sempre più come un aspetto peculiare della contemporaneità (Jensen, 2009), così come di riflesso lo sono tutti gli elementi legati ad esso: la velocità, i modi ed i veicoli utilizzati, gli spazi e gli elementi che definiscono il paesaggio dei flussi... La città contemporanea, da un punto di vista non certo esaustivo ma sempre più significativo, può essere definita come un insieme di spazi definiti, o correlati ai flussi in movimento.

È quindi lecito, e anzi opportuno, tentare di analizzare lo spazio pedonale – ed in particolare per la città di oggi quello del movimento lento – come una parte specifica della città, un identificatore degli insediamenti contemporanei in grado rivelare diverse informazioni sulle caratteristiche della società, di evidenziarne i caratteri e le contraddizioni, ma anche le tendenze e le opportunità.

Possiamo definire città dei pedoni un luogo, o un insieme di luoghi, caratterizzato da regole di comportamento, da velocità di percorrenza peculiari o dalla tendenza a instaurare relazioni specifiche con il contesto, relazioni che attraversano diverse scale e producono effetti riconoscibili. La città dei pedoni è un prodotto spesso inizialmente volontario (della pianificazione, ma anche di

## Pedestrian landscapes in the contemporary city between Conflict, Limit and Dimension

by Luigi Siviero

The pedestrian city is a physical entity, a place or a group of places, governed by rules of behaviour, by particular traveling speeds or the tendency to establish specific relationships with the context, relationships that range across different scales and produce recognizable effects.

To define, analyse and harness design to intervene on the characteristics and transformations of the pedestrian city, makes it possible to reveal specific aspects of contemporary urban settlements and to collect information on the characteristics of society, to highlight trends and contradictions as well as opportunities. Here in particular, three different themes seem to emerge more significantly: Conflict, Limit and Dimension. This narrative, paradigmatic rather than exhaustive, sheds light on the potential of a hybrid space, influenced by flows of various nature and by characteristic dimensional scales, defining a landscape in which various infrastructures with sometimes antithetical functions build new spaces together, contributing to the representation of a society that is increasingly linked to movement, but seeks stability and certainty as well.

Nella pagina a fianco, in alto: parcheggio di un'area commerciale a Padova (2012); in basso: pista ciclopedonale a Ponte San Nicolò (Padova) (2023). Le foto che accompagnano questo articolo sono di Luigi Siviero.



1 - Viadotto Darwin, Padova (2017).

istanze più contingenti), ma che può anche assumere forme inattese, e produrre effetti non programmati. Si modifica nel tempo, anche non in funzione di sé stessa, ma dell'interazione con altre parti della città, che attraversa penetrandovi a volte a fatica.

Le articolazioni in cui prende forma, tuttavia, presentano tra loro conflitti non ancora risolti. La città dei pedoni è un'entità fisica, definibile geometricamente e spazialmente, che trova paradossalmente nella sua fisicità, che dovrebbe certificarne l'esistenza, una rappresentazione delle criticità che ne minano l'integrità.

Tanto quanto gli spazi pedonali necessitano di una solida struttura di limite (un esteso e articolato perimetro) così le necessità di convivenza di questi ultimi con i flussi di movimento più veloci determinano una crisi (a volte letteralmente una rottura) di questi limiti, producendo un conflitto che si mostra pratico e contingente, ma anche espressione di una contraddizione interna alla società. Velocità e lentezza, tempo breve e tempo lungo, movimento e stanzialità sono l'espressione, in questo caso circoscritta, di una società che in termini più generali tende contemporaneamente a un obiettivo ed



al suo esatto contrario. Lo ricorda lo scrittore umoristico Walter Fontana, a proposito delle strategie della comunicazione pubblicitaria, in modo semplice ma del tutto efficace: "La gente guarda con raccapriccio alla prospettiva di rinunciare a qualcosa. [...] Per avere successo basta promettere il soddisfacimento di un bisogno e allo stesso tempo del bisogno opposto. Vuoi l'avventura? L'avrai e in tutta sicurezza. Una religione? Eccola e per farne parte non occorre crederci. Un quintale di panettone? Mangialo e dimagrirai" (Fontana, 2004). Oggi è necessario spostarsi velocemente per far fronte agli impegni, sfruttare i

tempi sempre più compressi, quasi residuali, per essere presenti in ogni luogo; ma anche vivere i luoghi lentamente, percependone i valori e godendone appieno. È prioritario realizzare infrastrutture nuove e veloci, per guadagnare minuti preziosi durante i tragitti; ma anche introdurre il verde nelle città o addirittura negli edifici, per trattenerci in luoghi accoglienti, freschi e dall'evoluzione lenta al pari della vegetazione. La ricerca di un difficile equilibrio tra istanze contrapposte ma apparentemente paritarie si riflette negli spazi della città contemporanea e lo spazio del movimento lento ne è un

2 - Fascio infrastrutturale e percorsi pedonali. Cornedo all'Isarco, Bolzano (2016).



3 - Percorso ciclopedonale lungargine, Bovolenta, Padova (2023)

modello paradigmatico, in particolare se si indaga attraverso tre diversi temi che sembrano emergere in modo significativo, e che riassumiamo qui attraverso i termini *Conflitto*, *Limite* e *Dimensione*.

Lo spazio dello stare, o del movimento lento, nel suo sovrapporsi alla città dei flussi esprime in molteplici modi un conflitto pervasivo ed endemico in primis con gli spazi rigidi e ben definiti delle strade, o più in generale gli spazi dei flussi carrabili. Sovrapposizioni e intersezioni, moltiplicandosi, imporrebbero una regola gerarchica, che tuttavia spesso appare labile o indefinita, incapace di pro-

porre spazi chiari. La città dei pedoni in alcuni tratti appare quindi meno certa, meno delimitata, più ambigua, ed anche le persone che la attraversano incontrano di volta in volta un paesaggio di segnali ripetuti in modo ossessivo, o un sistema di orientamento basato su colori sgargianti, o ancora interruzioni o assottigliamenti dei percorsi disponibili al cammino.

Entrano in gioco quindi le diverse declinazioni di barriere fisiche o percettive, che costituiscono il limite dello spazio pedonale, il confine che ne stabilisce l'esistenza, ma che a tratti esprime il disagio e l'impotenza nel-

la gestione di un conflitto articolato e troppo grande per essere contenuto da un diaframma. Il paesaggio della città dei pedoni è costellato da elementi di limite: sequenze di paletti, gradini, siepi, pavimentazioni o ancora una volta segnali e colori sono solo alcuni degli elementi che inducono i flussi lenti a muoversi entro un ambito sicuro e controllato. Un ambito adatto al movimento lento o alla permanenza, in cui il paesaggio dovrebbe manifestarsi in una dimensione amica, una scala ridotta come ridotta è la velocità alla quale questo spazio è attraversato. La scala è quindi fondamentale per il riconoscimento dello spazio della città dei pedoni, elemento percettivo in forte contrapposizione con il paesaggio delle infrastrutture della mobilità veloce.

Nell'analisi di questi tre termini, ma potremmo aggiungerne altri, appare una città definibile in modo netto, la cui esistenza sbiadisce nel momento in cui i suoi limiti, ad esempio, si infrangono intersecandosi con spazi impropri, o quando attraversa per necessità un paesaggio di elementi alla grande scala, come quello della mobilità veloce. Ma questa rottura, questa perdita di forma e di identità, nella città contemporanea non è un risultato soddisfacente, perché i punti di intersezione tra le diverse dimensioni della mobilità sono frequenti, quasi continui. Si avverte la necessità di superare il conflitto, di trovare nuovi modi di sovrapposizione e ibridazione tra spazi e paesaggi del tutto diversi per dimensione, forma e utilizzo. È necessario, in definitiva, trovare delle strategie che affrontino in modo costruttivo il conflitto e lo trasformino in una positiva opportunità di convivenza.

Una possibile strada è quella già percorsa in alcune pratiche progettuali, che indagano il riuso di elementi infrastrutturali o spazi adiacenti alle infrastrutture per la mobilità veloce come riserve di spazio per la città, integrandole con programmi funzionali che comprendono attrezzature collettive e spazi pubblici con funzioni specifiche, ma anche percorsi pedonali e piazze, ridefinendo nuovi limiti e sovrapponendo diverse scale di progetto con dispositivi architettonici volti alla convivenza di spazi molto diversi tra loro. Tra questi ricordiamo alcuni progetti di riuso degli spazi sotto i viadotti, come quello a servizio dell'autostrada A8 a Koog An Den Zaan (NL) di NL Architects (2003-2008) o come le strategie presentate in *Under the viaduct: Neglected Spaces No Longer*, studio condiviso tra Arup e il New South Wales Roads and Maritime Services (RMS) di Sydney, in

cui gli spazi del viadotto connesso al Sydney Harbour Bridge sono presi a modello per lo sviluppo di strategie per la restituzione alla collettività di spazi delimitati dalle infrastrutture.

Questi e molti altri esempi, mostrano chiaramente come la fisicità degli spazi pedonali (qui semplicemente abbozzata attraverso tre termini non esaustivi) imponga una riflessione progettuale che si sovrapponga a quella strategica. La città contemporanea è pervasa sempre più da istanze globali. Abbiamo citato la mobilità come esempio, sapendo che il suo sviluppo non può prescindere dalle aspirazioni delle città ad intercettare nuovi flussi e potenziare quelli esistenti, per far fronte a mercati e concorrenze che abbracciano scale sempre più estese. Ma è pervasa anche dalle esigenze dei cittadini, che sempre più introducono nella propria esistenza momenti di frenetico spostamento a momenti di stanzialità. E ancora una volta, possiamo constatare come le trasformazioni della città contemporanea debbano avvenire attraverso azioni contemporaneamente strategiche e fisiche, negli ampi spazi del paesaggio e alla scala più minuta dei luoghi, in un confronto di diverse culture tecnico-progettuali, che siano in grado di abbracciare le diverse scale, ma anche le diverse esigenze, che la società è impegnata ad affrontare e verso le quali è sempre più proiettata.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

Jensen, O. (2009), "Flows of meaning, cultures of movements – urban mobility as meaningful everyday life practice" in *Mobilities*, 4 p.139 -158;

Fontana, W. (2004), *Non ho problemi di comunicazione*, Rizzoli, Milano;

NL Architects (2003-2008), *Progetto di riconversione del viadotto lungo la A8 a Koog An Der Zaan (NL)*, <http://www.nlarchitects.nl/slideshow/82>

ARUP e New South Wales Roads and Maritime Services (RMS) (2015), *Under the viaduct: Neglected Spaces No Longer*, Sydney, <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/under-the-viaduct>