

Una sperimentazione progettuale  
in Città Studi, Milano.



POLITECNICO DI MILANO  
Scuola di Architettura Urbanistica  
e Ingegneria delle Costruzioni  
LM. Architettura e Disegno Urbano  
a/a 2019-2020

Relatore: Gabriele Pasqui  
Corelatore: Daniele Villa  
Studentessa: Greta Munafò 883053

## Prefazione

Il 15 marzo 2020 muore Vittorio Gregotti, tra i più fecondi e longevi architetti del secolo passato. Con ironica casualità, la sua morte, a causa della malattia da coronavirus, chiude un'era di riflessioni e pratiche architettoniche e urbane. La chiude dimostrando l'inadeguatezza di un pensiero architettonico tradizionale e radicato, di fronte ad una crisi spazializzata a scala globale. Quello che il lavoro di Gregotti, ad oggi, può fornire è un *excursus* storico, una puntuale e potente indagine che attraversa la recente storia architettonico-urbana, in grado di spiegare come e perché, un mondo interurbano globale e iperconnesso sia l'unico mondo possibile per reificare la prima e unica pandemia della storia (pan: παν: tutto; ogni + demos: δῆμος: popolo = che coinvolge tutto/ l'intero popolo/ popolazione).

## Abstract

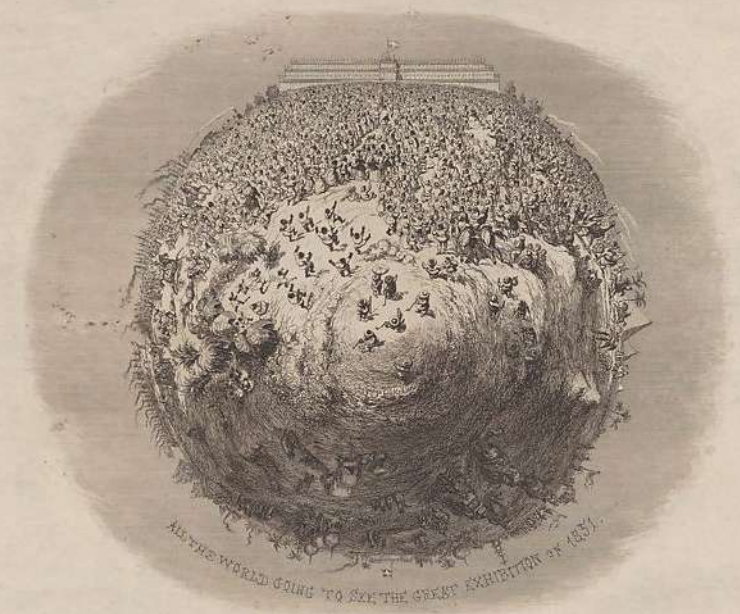
Sconvolgendo ogni possibile sistema consueto, la crisi globale sanitaria economica e sociale, portata dal COVID-19, ha fatto affiorare problematiche vecchie ed istanze tutte nuove, anche per quanto riguarda l'architettura e la città. Confinando umani mortali in salvifiche case-bunker in cui è bene rimanere, lo spazio pubblico è stato interdetto, e solo in pochi attraversano, con valide e certificate ragioni, la città-deserto. La città-deserto è il luogo non vuoto, ma svuotato in cui si assiste alla rottura delle relazioni e delle reti sociali. La ricerca considera tali relazioni come prioritarie per il benessere dei cittadini e prefigura uno spazio pubblico atto ad accogliere e favorire relazioni sociali. Mettendo al centro le possibilità spazial-relazionali del singolo (corpo), analizza i tipi di attività sociali e le distanze entro cui queste avvengono. Utilizzare tale schema, corpocentrico, come dima per la ricostruzione spazial-relazionale della città, significa ribaltare le consuete priorità di scelta, quindi i consueti significati attribuiti allo spazio. L'indagine corpocentrica non può avere luogo nel quartiere poichè avendo alla base istanze relazionali, attinge ad un luogo con qualità finalizzate alla socialità, identificato con lo spazio ordinario camminabile (campo visivo sociale), inquadrando la ricerca in un orizzonte semantico ben diverso dal consueto. Nello spazio ordinario camminabile, le due pratiche dello stare e del muoversi (del corpo camminante), sono analizzate al fine di individuare e localizzare, i luoghi dello spazio ordinario camminabile, ove alcune pratiche si realizzano. Più operativamente, viene eseguita un'osservazione conoscitiva su uno spazio ordinario camminabile prossimo a piazzale Piola (Città studi, Milano), e a fronte delle criticità emerse, proposto un progetto di semantizzazione in due fasi: la riappropriazione e la gerarchizzazione dello spazio urbano. Il fine ultimo della ricerca è proporre una visione radicalmente alternativa, al punto di stravolgere l'attuale significato e conseguente percezione e modalità di utilizzo dello spazio pubblico, passando così dallo "stare in città" a "vivere a piedi".

## Indice

Introduzione	
Pandemia in città	9
1 Milano: strategia, sfide e temi	15
1.1 Lo spazio pubblico come luogo di attività sociali.	19
2 Dal Quartiere allo Spazio Ordinario Camminabile	23
2.1 Quant'è grande un quartiere?	23
2.2 Distanze e dimensioni dello Spazio ordinario camminabile	29
3 Stare e Muoversi nello Spazio ordinario camminabile: due pratiche spaziali	35
3.1 Stare nello spazio ordinario camminabile	36
3.2 Muoversi nello spazio ordinario camminabile	40
4 Linee guida	48
4.1 Fase 1: OSSERVAZIONE dello Spazio ordinario camminabile	48
4.2 Fase 2: ORGANIZZAZIONE dello Spazio ordinario camminabile	61
5 Strumenti per la semantizzazione corpocentrica dello Spazio Ordinario Camminabile	79
Conclusioni	84
Bibliografia	91



ALL THE WORLD GOING TO SEE THE GREAT EXHIBITION:  
1851



George Cruikshank  
Museum of London prints



COVID19\_MILANO SOSPESA

PHOTO SHOT OF JUNO TANI  
<https://dij1.blogspot.com/>

«A LARGE,  
DENSE  
AND PERMANENT CLUSTER  
OF HETEROGENOUS  
HUMAN BEINGS  
IN CIRCULATION»  
HENNING BECK, 1992

**deserto: Milano in agosto.**

Michele de Lucchi



## Introduzione Pandemia in città'

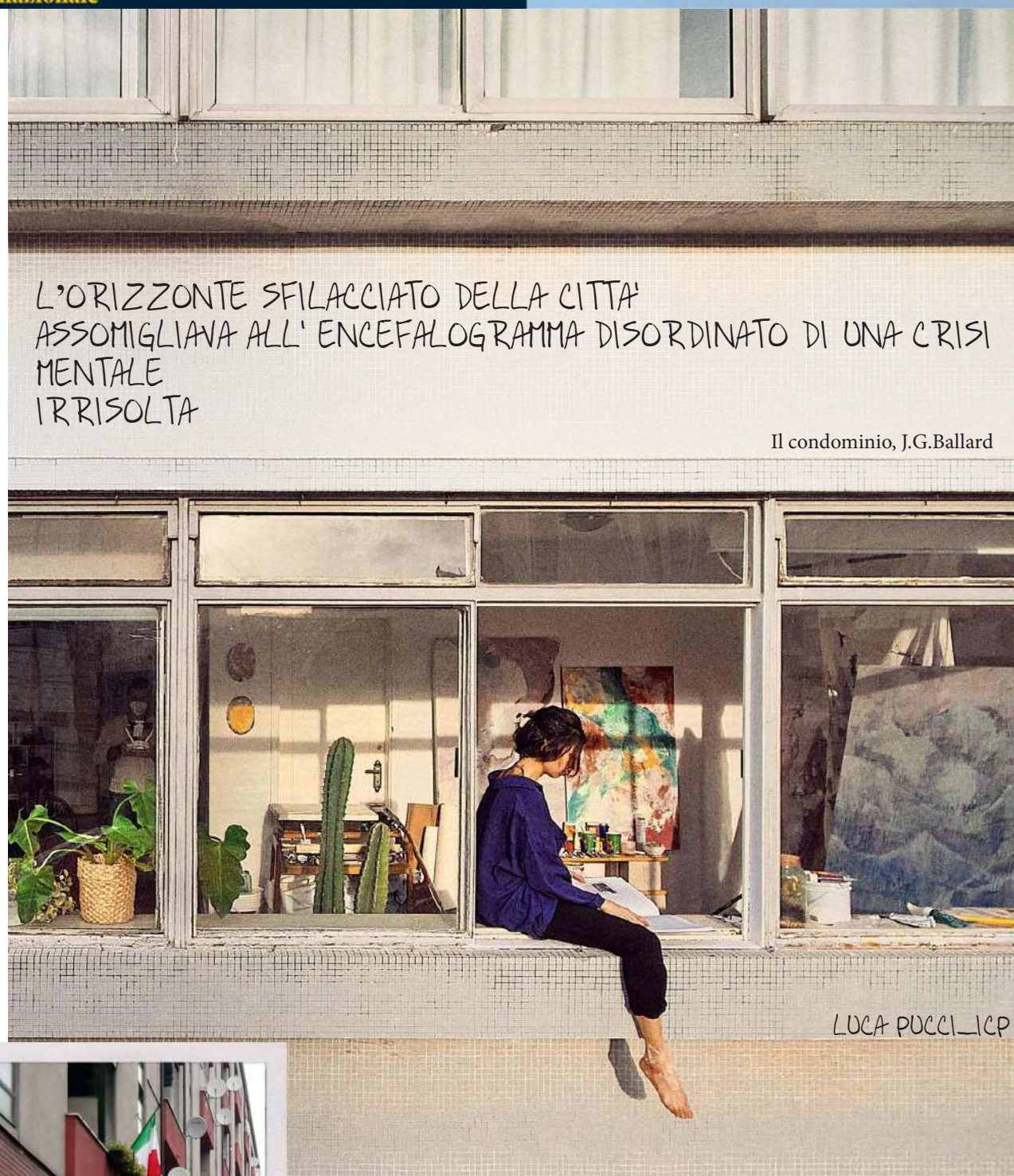
L'emergenza sanitaria globale ha stravolto i più consueti paradigmi del vivere urbano introducendo nel lessico comune parole come **distanziamento sociale** (loc. s. le m. *L'insieme delle misure ritenute necessarie a contenere la diffusione di un'epidemia o pandemia, come, per esempio, quarantena dei soggetti a rischio o positivi, isolamento domestico, divieto o limitazione degli assembramenti, chiusura delle scuole, ecc.* Treccani\_ Neologismi 2020) e **lockdown** (s. m. inv. *Isolamento, chiusura, blocco d'emergenza, usato anche come agg., separato e isolato dall'esterno al fine di essere protetto.* Treccani\_ Neologismi 2020).

Le ripercussioni spaziali e relazionali legate a tali norme di controllo e contenimento unitamente alle condizioni chimico-biologiche, restituiscono un'immagine urbana assolutamente originale: lo spazio epidemiologico. In questo spazio, tutto ciò che è esterno è potenzialmente contagiato, non perché questo fuori sia nocivo in sé, ma qualche altro essere umano mortale può esserne untore. Per cui, non è effettivamente il fuori ad essere pericoloso, ma gli altri nello spazio esterno, collettivo, pubblico, urbano. Unitamente al divieto di assembramento e al distanziamento personale che per molto, non troppo profeticamente, è stato definito distanziamento sociale, è spontaneo assistere ad una totale perdita di fiducia nello spazio urbano ed in tutti coloro che lo abitano, con la conseguente rottura forzata di reti di relazioni familiari, lavorative, mondane e ricreative che si svolgevano solitamente in ambienti domestici e non, restituendo gravissime ripercussioni in termini di sfaldamento di comunità. Il blocco totale di ogni attività e la reclusione hanno reificato città-deserto, prive di qualsiasi tipo di interazione umana, commerciale sociale e dunque prive di relazioni. Città-deserto ossimorica ed impossibile da immaginare pre pandemia, nega qualsiasi idea di città mai concepita prima, dalla tenda alla post metropoli, passando per l'accampamento, la polis, l'urbe, la città giardino, la città infinita, diffusa, dei flussi, delle reti, e globale ecc... Poiché anche le più diverse idee di città hanno alla base l'abitare (*poietico* e non) di uomini, comunità e gruppi sociali. Le città-deserto si sono proiettate su interni di case-bunker, come vane caricature di quello che, prima, era il luogo delle opportunità e socialità



# Il cielo sopra Pechino

Internazionale



L'ORIZZONTE SFILACCIATO DELLA CITTA'  
ASSOMIGLIAVA ALL' ENCEFALOGRAMMA DISORDINATO DI UNA CRISI  
MENTALE  
IRRISOLTA

Il condominio, J.G. Ballard

LUCA PUCCI-ICP



COVID19\_MILANO SOSPESA

PHOTO SHOT OF JUNO TANI  
<https://dij1.blogspot.com/>

(DeCerteau), ora blindato e fruibile solo in termini di sussistenza. Le poche forme di vita riconoscibili, si muovono ordinatamente in processione verso supermercati e farmacie del quartiere. Sì, perché il quartiere è: *la porzione di città nella quale ci si sposta facilmente a piedi o, per dire la stessa cosa sotto forma di verità lapalissiana, la parte di città nella quale non ci si deve recare, poiché per l'appunto vi si è già.*<sup>1</sup>

E' in qualche modo "casacentrico", uno spazio forse banale ma così ordinario da dare la sensazione di non essere mai troppo lontani dalla nostra casa di reclusione che volutamente, *per la maggior parte degli abitanti di una città, [...] ha come corollario che il quartiere è anche la porzione di città nella quale non si lavora: e luoghi di residenza e luoghi di lavoro non coincidono quasi mai: anche questo è ovvio, ma innumerevoli ne sono le conseguenze.*<sup>2</sup>

L'abitazione disegna un raggio spaziale salvifico dal quale è bene non allontanarsi senza valide e certificate ragioni e diventa per questo il surrogato di palestre, scuole, uffici parchi e chiese, facendo emergere l'inadeguatezza di spazi domestici superfunzionali, dimensionati ed organizzati su desueti modelli razionalisti della *machine à habiter*. Molte altre forme di vita resistono, introiettate dietro finestre mai così illuminate, mostrando l'abissale divario sociale che separa le fasce di popolazione più ricche da quelle più povere, scoprendo che essere ricchi, nel 2020 post pandemico, significa anche solo possedere una terrazza: *allo stesso tempo simbolo di privacy e raccordo con il mondo esterno un piccolo mondo galleggiante da ritagliare in città sature di tutto.*<sup>3</sup>

Uno spazio fuori ma dentro, un *existenz non proprio minimum* che mette in chiaro, per costrizione, *quanto valga uno spazio semi-aperto nella vita di ciascuno.*<sup>4</sup>

L'*Humanum* urbano.0, costretto ed isolato riscopre nell'unico luogo salvo dal contagio, un luogo di reclusione, e la città rimane un miraggio che, probabilmente, poi, incontreremo ancora.

1-2 George Perec, *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, 1989

3-4 Patrizia Mello, "Quanto vale una terrazza", *Le case e la città ai tempi del coronavirus*, *Il giornale dell'architettura.com*



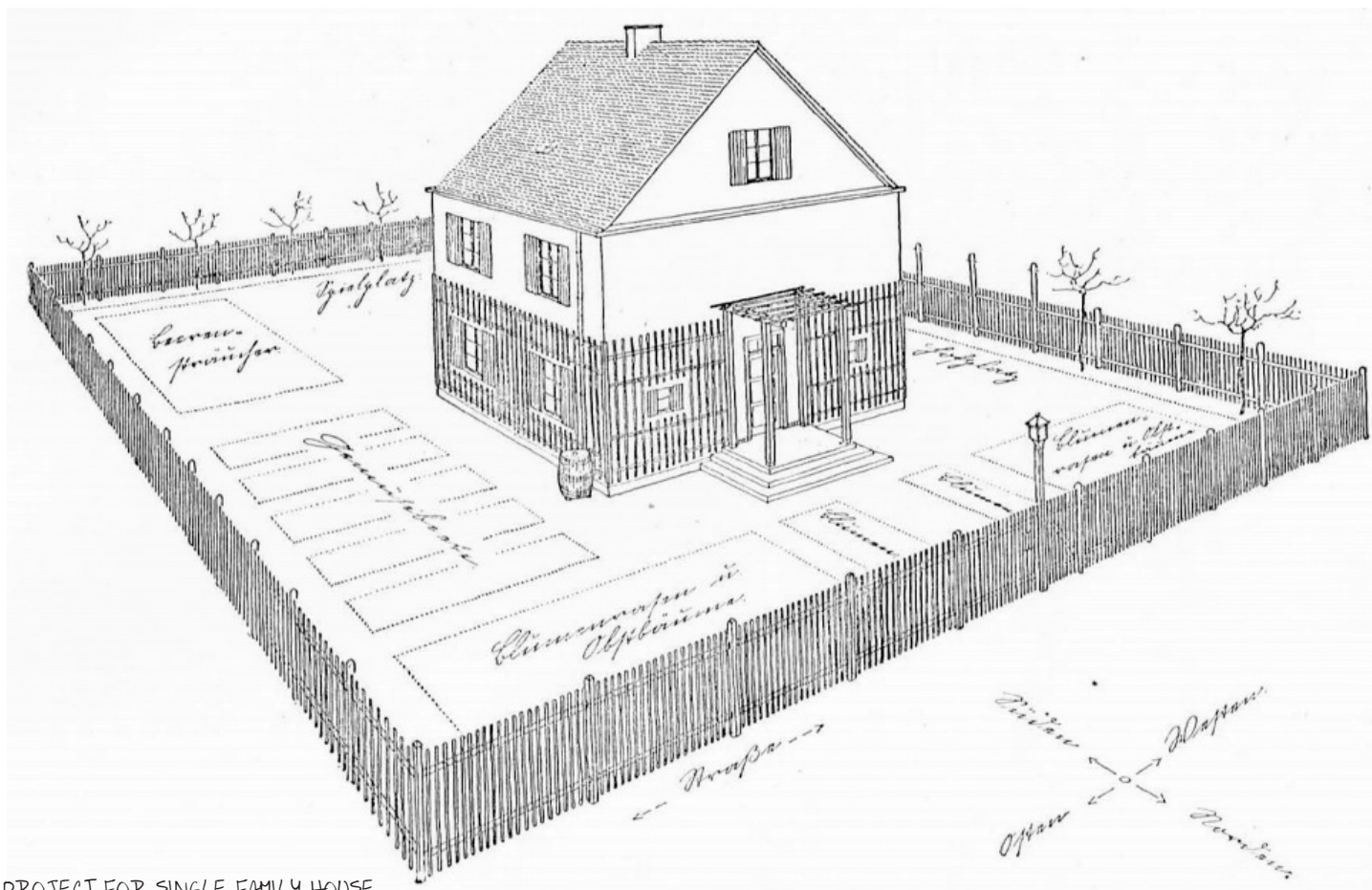
**τραῦμα** -ατος, τό [τιτρώσκω] **a** **ferita,**  
**ne** AESCHL. Ag. 866, fr. 362.1 LYS. 3.41 XEN.  
 Hel. 4.3.20, Mem. 3.4.1 PLAT. Leg. 845c GAL.  
 15.217 SOR. 1.28.6; τ. φέρειν ferire EUR. Or.  
 1487 = τ. ποιεῖν THEOCR. 19.6; λαβεῖν τραύ-  
 ματα ὑπό τινος ricevere ferite da qcn. DEMO-  
 STH. 18.262; ἀποθνήσκειν ἐκ τῶν τ. morire per  
 le ferite HDT. 2.63.3, cf. 3.29.3; δίκαι τραύ-  
 ματος cause per ferimento ARISTOT. Ath. 57.3;  
 τραύματος ἐκ πρόνοιας γραφαί processi per  
 ferimento premeditato AESCHN. 3.212 | τῶν ὀη-  
 μάτων τὰ τ. ferite suscitate dalle sue parole  
 ACH. 8.1.2 | d'amore CHARIT. 1.1.7, 2.4.1, al.  
 ecc. **b** di cose danno, **avaritia** di novi HDT.  
 6.16.1 POL. 16.4.12 **c** **disfatta,**  
**sconfitta** HDT. 1.18.1, 4.100.7, al., τὸ τραῦμα  
 τὸ Λακωνικόν la disfatta spartana HDT. 8.66.1  
 ● *ion. dor.* τραῦμα HDT. 8.66.1, al. ecc. | τραῦμα  
 -ας, ἡ PIND. P. 4.271.

Le città-deserto e le case-bunker configurano la disfatta (τραῦμα -ατος) di un modo di concepire la società e la città che sembra aver sostituito l'idolo biblico del vitello d'oro con una sorta di algoritmo d'oro. Globalizzazione è una parola semplicistica per un fenomeno complesso in cui predomina l'idea del profitto. A fronte di qualche vantaggio ci sono anche numerosi effetti collaterali. Oggi, con questa epidemia, ci accorgiamo di un fatto che tuttavia avrebbe dovuto essere abbastanza evidente: la velocità della globalizzazione è la stessa che il virus ha utilizzato per diffondersi. Viviamo un'emergenza che ci può aiutare a ridimensionare il ruolo del profitto, anche nella costruzione e nella vita delle nostre città<sup>5</sup>.

Costretta a reclusione ed isolamento, la vita urbana pandemica e post pandemica, bloccata o disincentivata nei più banali spostamenti e nelle più elementari pratiche, propone uno scenario così drasticamente diverso, da imporre come necessaria, non la ridefinizione teorica di città bensì nuovi criteri di osservazione e analisi dello spazio urbano ed il conseguente ripensamento della vita in città, come occasione sociale. La ricerca, che è un esperimento, si propone di farlo attraverso l'individuazione di luoghi e pratiche, comportamenti umani/urbani ed immagina una città fruibile certamente in termini di sicurezza e adattamento, ma principalmente come luogo di occasioni sociali. Al fine di ideare luoghi che possano ospitare e quindi ricostruire una qualche ritualità urbana che vada oltre le processioni di sussistenza verso i supermercati, che possa invece ricostruire il concetto primordiale di comunità<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Michele Roda, "Flick: la pandemia e la pari dignità sociale nella città", intervista a Giovanni Maria Flick, Le case e la città ai tempi del coronavirus, *Il giornale dell'architettura.com*

<sup>6</sup> R. B. Bhandari, N. Okada, M. Yokomatsu, H. Ikeo, "Analyzing urban rituals with reference to development of social capital for disaster resilience", IEEE International Conference on Systems, Man and Cybernetics, Istanbul, 2010



PROJECT FOR SINGLE FAMILY HOUSE  
Henrich Tessenow, 1913



"Arrivederci a presto" detto da uno schermo digitale fa quasi sorridere. Sono cambiati in un giorno i modi usali di poterci incontrare ed anche quando incontri qualcuno per strada, un incontro ora speciale come quello tra i sentieri montani, nemmeno ci si saluta. Strana condizione quella che ci aspetta: dal doverci sentire oggi, lontani per abbracciarci domani, sapremo ancora guardarci e salutarci per sentirci un po' più vicini, comunque vada a finire?



COVID19\_MILANO SOSPESA  
PHOTO SHOT OF JUNO TANI  
<https://dij1.blogspot.com/>

**ordinario: niente di speciale, ma molto rassicurante.**

Gli attributi dell'architetto, Michele de Lucchi

## 1 . Milano: strategia, sfide e temi

In risposta alla crisi pandemica, Milano, città attenta alle nuove tendenze e dinamiche urbane, propone, nell'aprile 2020, un documento aperto al contributo della città, chiamato *Strategia di Adattamento*. Partendo dal nome, il documento dichiara immediatamente un doppio sforzo o sfida insita, nel tentare di mettere insieme una strategia, che riferendosi ad un campo semantico militare, riconosce forse inconsapevolmente un qualche tipo di lotta, che va guidata e coordinata, e la necessità di adattarsi (lat. *adaptare*: accomodare; aggiustare; accomodare una cosa ad un'altra mediante convenienza o proporzione). Dichiarando che l'unica cosa da fare è convivere ed accettare che il concetto di normalità verrà stravolto ed è necessario adattarsi attraverso una radicale modifica degli stili di vita dei cittadini e dell'organizzazione delle città.<sup>7</sup>

E la vera sfida è prefigurare questo nuovissimo ordinario, anche in vista di possibili future emergenze. La visione ed i temi del documento, come iniziativa politica, spaziano dall'inclusività sociale in termini di diritti e servizi, al rilancio dell'economia e del mercato del lavoro fino alla sostenibilità degli impatti ambientali e alla salute dei cittadini, sottolineando la drasticità, quasi strutturale, del cambiamento richiesto. Ed hanno tutti come prioritaria la ripresa delle attività economiche, commerciali, ricreative, culturali, religiose e relazionali, in condizioni sicure e sane nell'ottica della salvaguardia della persona anche dal punto di vista psicofisico e relazionale, riconoscendo le fasce più giovani (bambini e adolescenti), centrali in questo processo che *forse più di altri, hanno sofferto le limitazioni domestiche*<sup>8</sup> e prestando particolare attenzione alla solitudine delle persone anziane e delle donne che non hanno supporto.

Tra i temi prioritari nell'ottica di un'indagine urbana vi è sicuramente quello della mobilità e del sistema del trasporto pubblico che è considerato nevralgico per la città di Milano. Una mobilità, intesa in senso ampio, che prevede anche la riorganizzazione dei tempi e degli spostamenti, che subiranno variazioni poiché l'intero sistema verrà rallentato, per permettere contingentazioni e rispetto delle distanze di sicurezza. Pertanto, l'attenzione viene spostata sull'incremento ed il favoreggiamento di sistemi di mobilità dolci, alternativi. Nel tentativo di incrementare



flussi ciclabili e pedonali, e garantendo, alla mobilità lenta opportunità spaziali significative alla scala del quartiere, inteso come luogo di servizi e di opportunità prossime. Nello specifico, il documento promuove tre obiettivi immediati, correlati alle nuove esigenze di mobilità:

– Incentivare la **mobilità dolce**, al fine di promuovere la mobilità pedonale, ciclabile e blu organizzando i servizi in un raggio di 300/400 metri con la prefigurazione di infrastrutture correlate e il contingentamento dei mezzi pubblici al fine di garantire la distanza di sicurezza. La ciclabilità diffusa e strade aperte con l'intento di realizzare una rete di percorsi pedonali e ciclabili in sola segnaletica, con costi e tempi di realizzazione ridotti, partendo da alcuni assi portanti della rete quali ad esempio l'itinerario San Babila – B. Aires - V.le Monza - Sesto Marelli.

- Riscoperta del quartiere come **città dei 15 minuti**, che disegna un raggio erogatore di servizi e di paesaggi in termini di verde, possibilità esplorative e ricreative. Milano dunque, con questa proposta, intende valorizzare i quartieri, che devono offrire servizi facilmente raggiungibili a piedi in pochi minuti, cioè a 3-400 metri dall'abitazione. Una distanza superiore, o l'assenza in questo spazio di fermate di mezzi pubblici, è considerata un disincentivo a camminare e un incoraggiamento a prendere il mezzo privato. La città dei 15 minuti a piedi è la città tradizionale compatta, la città mediterranea, che rappresenta un modello urbano sostenibile dal punto di vista ambientale.

- Riorganizzazione dello spazio pubblico, attraverso l'utilizzo dell'urbanistica tattica (Short term action for long term change) specialmente in prossimità di scuole e luoghi di socialità. Intende favorire l'apertura di attività commerciali e di somministrazione all'aperto con la possibilità di appropriarsi temporaneamente di spazi pubblici con tavolini e arredi, istituendo in tali aree, limiti di velocità carrabile di 30 km orari, riproponendo il sistema delle **piazze aperte** e delle **play streets**. Alla base, si impone una ridefinizione delle proporzioni urbane in termini di dimensioni di marciapiedi, carreggiate, aree verdi, ripensamento delle fermate dei mezzi pubblici, contingentati e rallentati, e percorsi ciclopedonali.

Alla base, si impone una ridefinizione delle proporzioni urbane in termini di dimensioni di marciapiedi, carreggiate, aree verdi, ripensamento delle fermate dei mezzi pubblici, contingentati e rallentati, e percorsi ciclopedonali. Dalla lettura, è possibile dedurre che questo nuovo ordinario passa, non troppo implicitamente, attraverso un'inevitabile presa di coscienza: *occorre ragionare in un'ottica di investimenti e di salvaguardia delle persone, prima ancora che di pareggio del bilancio economico*<sup>9</sup>.

Facendo emergere la necessità di considerare la città non più *soltanto un ente erogatore di servizi. Ma anche – è ancora la Costituzione a spiegarcelo – una "formazione sociale ove si svolge la personalità", si riconoscono e garantiscono i diritti inviolabili e si richiede l'adempimento dei doveri inderogabili di solidarietà. In questa dimensione, dunque, la città ha il ruolo di coltivare le relazioni sociali, affrontando e cercando di risolvere i molteplici problemi della convivenza e gestendo le inevitabili conflittualità. L'obiettivo dovrebbe essere quello di una città giusta, di una città per tutti, di una città inclusiva e partecipata*<sup>10</sup>.

E per reificarsi, questo nuovo ordinario passa attraverso il corpo, implicitamente nascosto dietro termini come pedonale o ciclopedonale o 15 minuti a piedi. Attraverso una progettazione centrata sull'uomo-corpo fisico e relazionale dunque sociale, il corpo è oggetto-soggetto di indagine spaziale, e fa da dima, in termini di possibilità spaziale ed esplorativa. Partendo da tale considerazione, e tenendo come cartina tornasole i punti del documento strategico, la ricerca indaga e prefigura scenari coerenti alle istanze e tematiche cittadine emerse, ponendo il corpo al centro del progetto di semantizzazione umana/urbana della città dove lo spazio pubblico è luogo e teatro, predisposto alla relazione e libera appropriazione dello spazio, fuori.

9 Milano 2020, Strategia di adattamento, Documento aperto al contributo della città

10 Michele Roda, "Flick: la pandemia e la pari dignità sociale nella città", intervista a Giovanni Maria Flick, Le case e la città ai tempi del coronavirus, *Il giornale dell'architettura.com*





LA FORZA DELLA LIBERAZIONE  
Valeria Cammareri  
2020

## 1.1 Lo spazio pubblico come luogo di attività sociali

Prepotentemente, lo spazio pubblico diviene il luogo che deve accogliere ed in qualche modo mettere insieme e far significare i precedenti obbiettivi, come luogo di reificazione ed attuazione degli stessi. Lo spazio pubblico che durante il *lockdown* è stato rinchiuso ed additato come untore, sopprimendo l'istintivo desiderio di contatto con l'altro, ha favorito però la scoperta e l'osservazione di *paesaggi di prossimità*<sup>11</sup> nei quali i balconi, le scale e le corti diventano spazi di relazione. Nella costrizione e nell'incertezza, l'*humanum* ha cercato di espandere il proprio spazio vitale inventando o individuando possibili altri spazi vicini. Il semplice *esplorare i confini dei luoghi in cui abitiamo, scoprirne lati inattesi e potenzialità, in certi casi verificarne l'esiguità o la totale carenza*<sup>12</sup>.

Questo esercizio, apparentemente banale, ha dato vita a forme di relazione spontanee, all'individuazione di spazi ordinari inattesi, nuovi luoghi dello stare, che hanno confini elastici ed eccentrici, e sono prevalentemente di natura parassitaria. Seppur in uno spazio pubblico interdetto, i corpi riscoprono il valore degli spazi esposti e di quelli riparati (*urban interiors*), mettendo al centro la relazione con la strada e con le attività che li si svolgono, mostrando il ruolo fondamentale che ricopre lo spazio pubblico nei processi di riattivazione della socialità, poiché *la funzione principale degli spazi d'uso comune è fornire un luogo per la vita tra gli edifici, per le attività quotidiane non pianificate: dal passaggio dei pedoni, alle brevi soste, al gioco, ad altre attività sociali elementari dalle quali possono scaturire altri momenti di vita comune, secondo i desideri degli abitanti*.<sup>13</sup>

E lo spazio pubblico, urbano, può presentarsi come ospitale e, stimolando la fruizione dello stesso, ne incentiva unicità e quindi varietà delle attività e dei rapporti umani che lì vi si svolgono. La ricerca individua le attività sociali possibili nello spazio urbano, aperto ed accessibile al pubblico, indicando con attività sociali tutte quelle occasioni di scambio e conversazione, o anche solo di osservazione ed ascolto degli altri, comunemente definiti contatti passivi che dipendono fortemente dalla presenza di altre persone nello stesso spazio. E l'ambiente fisico può condizionare la qualità e quantità di attività che vi si svolgono. A seguire, vengono prese in considerazione tutta una serie di

11-12 Margherita Manfra, "Dobbiamo fare spazio (pubblico)", *Le case e la città ai tempi del coronavirus*, *Il giornale dell'architettura.com*

13 Jan Gehl, *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, collana Politecnica, Maggioli editore, 2012

«Here is where human experience is transformed into viable  
sings, symbols patterns of conduct, systems of order...  
Cities are a product of Time» Lewis Mumford, 1961

The Dictionary of urbanism, Robert Cowan

attività sociali che prevedono l'utilizzo dello spazio pubblico, che sono: le attività necessarie, le attività volontarie e le attività sociali.

Le **attività necessarie** sono tutte quelle attività che dobbiamo fare, per obbligo o per necessità, dall'andare a scuola o al supermercato. Sono doveri a cui si deve adempiere, indipendentemente dall'ambiente circostante e dal fatto che le condizioni dell'ambiente esterno siano favorevoli o sfavorevoli, e tendenzialmente richiedono uno spostamento a piedi.

Sono invece definite **attività volontarie** tutte quelle attività che si realizzano solo se le condizioni fisiche esterne sono ottimali e se l'ambiente è stimolante. Attività elementari volontarie come sedere su una panchina, passeggiare o godersi il sole. Appartengono a questa categoria moltissime delle attività ricreative e ludiche che si svolgono all'aperto, nello spazio urbano.

Le cosiddette **attività sociali** hanno una natura più complessa, poiché sono frutto dell'interrelazione tra l'ambiente, con le sue strutture fisiche, e le azioni svolte in tale ambiente, con la loro struttura sociale. Le attività sociali si realizzano per combinazione, sovrapposizione ed intreccio delle attività necessarie e delle attività volontarie, contribuendo a creare il tessuto della collettività. Questi approcci analitici alla socialità suggeriscono l'individuazione di spazi progettabili ordinari, dove avvengono altrettanto ordinarie attività considerate fondamentali per lo sviluppo di reti sociali, ed è necessario disegnare modesti spazi in opportunità sociali e luoghi che favoriscono la vita urbana, tutte indicazioni che orientano la ricerca verso una progettazione a misura d'uomo. Che unitamente alla dilatazione dei tempi della mobilità milanese, annunciata dal documento strategico, potrebbe, rallentando i flussi ed aumentando la durata dei tempi di sosta e transito, fagocitare moltissimi scambi passivi, trasformando il progetto urbano in occasione social relazionale e psicologica, fornendo condizioni ambientali che possano favorire il processo di riacquisizione di fiducia verso lo spazio urbano che gli abitanti hanno sviluppato durante la crisi pandemica. Senza dimenticare che lo spazio pubblico è anche il luogo *dove si svolge quotidianamente un esercizio pratico di democrazia*<sup>14</sup>.

14 Margherita Manfra, "Dobbiamo fare spazio (pubblico)", Le case e la città ai tempi del coronavirus, *Il giornale dell'architettura.com*





## 2 Dal quartiere allo Spazio ordinario camminabile

### 2.1 Quant'è grande un quartiere?

Per opportunità prossima, il quartiere è identificato come luogo di innesco di iniziative sociali, culturali e aggregative che consentono di coltivare in maniera differente relazioni di prossimità, inventare spazi pubblici da riempire di significati e usi nuovi, possono essere modi di ricostruire senso al nostro vivere collettivo.<sup>15</sup>

Il quartiere è la scala suggerita dal documento strategico come luogo eletto, sicuro, funzionale e godibile in 15 minuti. Luogo camminabile pubblico, fisicamente primo, oltre lo spazio sicuro della casa, che può fungere da ammortizzatore nel tentativo di disalimentare una sorta di sfiducia se non addirittura “paura” dello spazio pubblico.<sup>16</sup>

La domanda non esplicitata al quale il documento strategico risponde è: -Quanto è grande un quartiere? -. La risposta data, dichiara anche i limiti del concetto stesso di quartiere, ancora una volta ancorato a passati modelli urbanistici, riferiti a standard, come nel caso della distanza espressa in metri in un'area di 300-400 metri in 15 minuti, si riferiscono a modelli che negli anni '30 del secolo scorso il sociologo Percy aveva proposto attraverso il blocco di 400 x 400 metri, ripreso dal movimento New Urbanism e modello di riferimento anche nel sistema di certificazione LEED quartieri. In Europa questo modello, identificato anche nel 1990 dal Green paper on urban environment della Commissione europea, viene proposto e progettato dall'Agenzia dell'ecologia urbana di Barcellona che prevede che nella “equazione” della vivibilità urbana siano presenti, cioè ad una distanza inferiore a 300 metri dall'abitazione, e accessibili, servizi di prossimità, cioè legati alla rete di mobilità sostenibile (ad almeno 2 o 3 sistemi, tra percorsi ciclo-pedonali e trasporto pubblico), alle attività di utilità quotidiana (da 7 a 10, tra negozi di alimentari al dettaglio, farmacie, edicole...) e altre strutture (almeno 4 tra culturali, educative, sanitarie, amministrative).<sup>17</sup>

In un'ottica di semantizzazione è necessario riorientare la prospettiva e smettere di osservare e quindi definire il quartiere come parte della grande macchina dei servizi e dell'amministrazione. Uscire dall'ottica di uno spazio ordinario confinato, funzionale e normato, ed osservare tutte quelle forme di aggregazione spontanea e socialità imprevedute (DeCerteau), che prescindono dagli standard e si sviluppano per atteggiamenti spontanei, e non sono così strettamente legate al confine dei 400 metri o dei 15 minuti.

15 Margherita Manfra, “Dobbiamo fare spazio (pubblico)”, Le case e la città ai tempi del coronavirus, *Il giornale dell'architettura.com*

16-17 Antonella Bruzzese, “Io resto a casa ma cos'è casa? Abitare privo di città al tempo del Covid-19”, Le case e la città ai tempi del coronavirus, *Il giornale dell'architettura.com*



Prima Lezione di Urbanistica, Giancarlo De Carlo, 1954

È chiaro che tali indicazioni spaziali abbiano un valore urbanistico fondamentale per la gestione della città tutta, che tuttavia, in questo momento storico dovrebbe occuparsi del coordinamento, *nel legare gli interventi edilizi, le trasformazioni delle parti, al sistema urbano. In questo senso, il ruolo del pubblico non è ideologico, ma necessario ad assumere le responsabilità per i beni comuni con i quali promuovere il cambiamento nel suo insieme.*<sup>18</sup>

Per quanto riguarda la progettazione urbana è invece più importante osservare e definire uno spazio ordinario camminabile, come luogo del corpo fisico e relazionale, che descrive uno spazio progettuale minimo, dove la socialità e la solidarietà esistono e resistono. Infatti, come dimostrato durante il periodo di *lockdown*, l'innata tendenza sociale e solidale è emersa attraverso reti spontanee e la *riscoperta del "mutuo appoggio"* nasce dalla *esperienza concreta e brutale della propria inadeguatezza individuale a fronteggiare la catastrofe. L'epidemia mostra tutta la sua politicità [...] anche per i processi sociali che innesca, per le risposte che vengono date in termini di solidarizzazione/ de-solidarizzazione. In questo senso offre un'opportunità per ripensare la città dando visibilità materiale alle istanze solidali. La ricostituzione della dimensione pubblica, la riconquista dello spazio pubblico scomparso può prendere le mosse proprio dalle reti di mutualismo, quelle preesistenti alla crisi, e quelle nuove che partendo da dimensioni urbane minime come quelle del vicinato si sono espresse un po' ovunque in questo periodo. Nella consapevolezza certo della loro labilità e volatilità, che va accompagnata e sostenuta, se si vuole raccogliere il meglio di queste esperienze, rinsaldarle e offrire loro possibilità di visibilità spaziale.*<sup>19</sup>

18 Francesco Domenico Moccia, "Ma la rigenerazione ha bisogno dell'urbanistica", *Le case e la città ai tempi del coronavirus*, *Il giornale dell'architettura.com*

19 Agostino Petrillo, "Nei territori dell'incertezza. Riflessioni su spazi urbani e pianificazione post-Covid", *Le case e la città ai tempi del coronavirus*, *Il giornale dell'architettura.com*

I.

Il quartiere. Che cos'è un quartiere? Abiti nel quartiere? Sei del quartiere? Hai cambiato quartiere? In che quartiere stai?

Ha veramente qualcosa d'amorfo, un quartiere: una specie di parrocchia o, a rigore, il quarto di un *arrondissement*, il pezzetto di città che dipende da un commissariato di pubblica sicurezza...

SPECIE DI SPAZI  
George Perec

Il vicinato e lo spazio ordinario/prossimo camminabile sono i confini concettuali e spaziali della ricerca, a prescindere dai confini amministrativi *intermunicipia*, lo spazio pubblico è indagato in termini di possibilità spaziale dei corpi fisici e sociali. Pertanto, la ricerca si distacca dalla scala del quartiere sopra descritta e identifica uno spazio ordinario/prossimo camminabile, dimensionato da opportunità esplorative spaziali, rispondendo provocatoriamente alla domanda: - Quanto è grande un quartiere? - - *As big as i can walk-*, nel tentativo di prefigurare e osservare la città dal punto di vista del corpo camminante. In quest'ottica, la dimensione pubblica *funge da contropinta, nell'evocare ampiezza e orizzontalità*<sup>20</sup>, insinuandosi nel ragionamento come portatrice di qualità *dell'abitare, anche come eventuale estensione del proprio spazio "domestico", recuperando una idea di "casa", e in generale dell'abitare, larga, capace di includere, nei modi e nelle forme che saranno possibili, gli spazi comuni e collettivi.*<sup>21</sup> Come luogo disponibile alla contaminazione umana spaziale e relazionale e cedevole alla contaminazione umana, in grado di riconoscere la dimensione spirituale del paesaggio, concetto, *tanto caro al legislatore quanto ignorato dalla necessità del progresso ad ogni costo*<sup>22</sup>.

20 Cristina Bianchetti, *Corpi tra spazio e progetto*, Architettura n. 35, Mimesis Edizioni (Milano-Udine), 2020

21 Antonella Bruzzese, "Io resto a casa ma cos'è casa? Abitare privo di città al tempo del Covid-19", *Le case e la città ai tempi del coronavirus, Il giornale dell'architettura.com*

22 Del Monte Roberto, *La realtà diminuita. Fenomenologia di un mondo in riduzione*, Diogene Multimedia, Bologna, Prima edizione ottobre 2016



## 2.2 Distanze e dimensioni nello Spazio ordinario camminabile

La ricerca definisce lo spazio ordinario camminabile *l'ambiente fisico diretto e immediato [...] luogo reale e concreto dove l'individuo sperimenta e valuta di persona le decisioni che sono state prese a livello progettuale.*<sup>23</sup>

Questo luogo diretto, dunque prossimo, è quello in cui avvengono attività genericamente definite sociali che dipendono dalla presenza fisica di altre persone nello stesso spazio. Per definire e dimensionare la scala dello spazio ordinario camminabile, la città va guardata da vicino, *dal lato dei corpi e delle loro relazioni [...], alla pluralità dei corpi, alle volontà di stare soli in mezzo ad altri o di esibirsi,*<sup>24</sup> scegliendo il corpo camminante come dima per misurare la distanza tra le persone nello spazio pubblico che l'emergenza globale ha stravolto. Come accaduto, le norme di contenimento e controllo hanno tentato di educare i cittadini a "tenersi a distanza" con innumerevoli conseguenze dal punto di vista psicofisico, urlando dai balconi e non solo, la necessità del contatto umano e dell'altro non virtuale. Perché se siamo connessi in tempo reale con amici e parenti, e siamo al corrente dei maggiori avvenimenti del globo, è *[...] incontrandoci con gli altri, gli altri come noi, che veniamo a conoscenza di fatti ben più comuni e ugualmente importanti. Scopriamo come altri [...] si comportano, si vestono; ne sappiamo di più sulle persone con cui viviamo e lavoriamo. Grazie a queste informazioni riusciamo a stabilire una sorta di relazione confidenziale con il mondo intorno a noi*<sup>25</sup>.

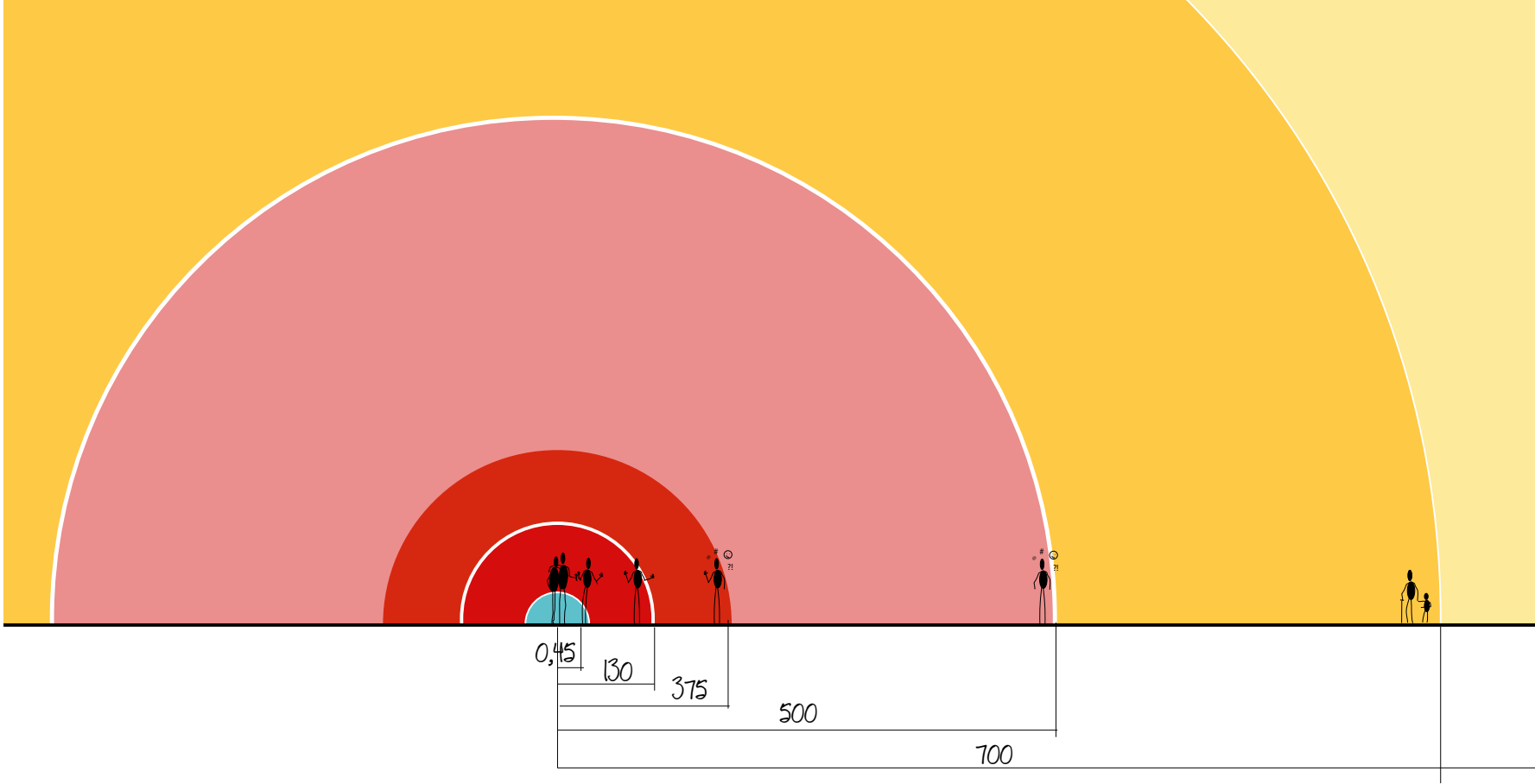
Ettore Sottsass  
*Miljo for en ny planet*  
from Exhibition Catalogue  
National Museum of  
Stockholm  
1969

STRUTTURE, PROPRIO PERCHÉ I TRAGUARDI NON SONO "MODIFICHE" O "SOSTITUZIONI" DELLE STRUTTURE E DEI POTERI, MA SONO "ALTRA" COSA, ALLORA BISOGNA TROVARE "ALTRI" LIVELLI DOVO COMUNICARE, BISOGNA TROVARE "ALTRI" LINGUAGGI, "ALTRI" PROCESSI ed "ALTRI" METODI. QUESTO VALE PER LE TECNICHE DELLA MAGIA, DEL MISTICISMO, DELLO YOGA, PER LE TECNICHE CHIMICHE DEGLI STUPEFACENTI E PUÒ VALERE PER ALTRE TECNICHE CHE SI POSSONO SCOPRIRE E STUDIARE; TECNICHE CHE AGISCONO SULLE TRADIZIONALI CONCATENAZIONI VERBALI, O AUDITIVE, O VISIVE, O SENSORIALI, ECCETERA. LA MIA PROPOSTA È DI FARE PROVE DI QUESTO

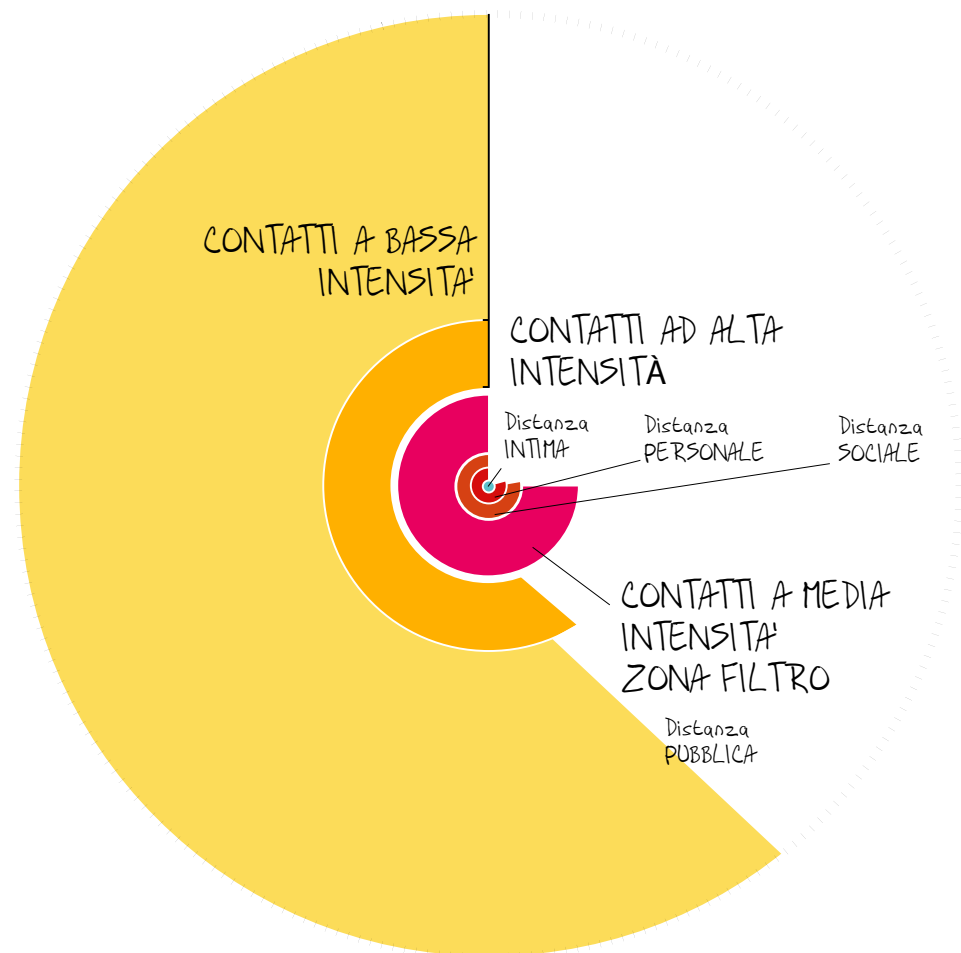
GENERE SU SPAZI "ABITATI" CIOÈ SU SPAZI CHE CONTANO PER L'UOMO NON SOLTANTO SUL PIANO PSICHICO O INTELLETTUALE MA ANCHE SUL PIANO FISICO.

23-24 Jan Gehl, *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, collana Politecnica, Maggioli editore, 2012

24 Cristina Bianchetti, *Corpi tra spazio e progetto*, Architettura n. 35, Mimesis Edizioni (Milano-Udine), 2020



CAMPO VISIVO SOCIALE  
 SPAZIO ORDINARIO CAMMINABILE



Ed è proprio questa confidenza, o fiducia, che innesca, per opportunità o spontaneamente, occasioni sociali. Seppur in una porzione urbana drasticamente ridimensionata dalla pandemia, anche il luogo più prossimo e vicino offre possibilità d'incontro che possono innescare o mantenere vivi rapporti umani e reti sociali. Alla luce di ciò, è quantomeno lecito chiedersi quale possa essere una distanza sicura ma non sociale. Cominciando dall' assunto elementare che il corpo è spazio, e *con lo spazio siamo uniti, confusi, impegnati*<sup>26</sup>, la ricerca sceglie di indagare lo spazio camminabile corpocentrico identificando dimensioni spaziali legate alle possibilità fisiche e relazionali del copro. Per farlo ci si serva del concetto di distanza e di quello di intensità degli scambi, che correlati disegneranno il raggio d'azione progettuale. Si prendono in esame le distanze entro cui si realizzano tipi di attività e scambi più o meno intensi. Si analizzano le facoltà sensoriali e percettive umane rispetto a distanze prossemiche individuabili, dalla più impattante alla più labile.

Ponendo il copro al centro, la primissima distanza, da 0 a 45 cm, tra due corpi, viene definita **distanza intima**, è una distanza ad **altissima intensità**, considerata privata e psicologica, fortemente legata allo stato psicoemotivo dell'individuo. A questa distanza avvengono infatti scambi intensi e fortemente impulsivi. La distanza intima disegna un'orbita molto stretta e non troppo affollata, poiché avvengono scambi e contatti che appartengono alla sfera privata.

La **distanza personale** si aggira tra i 45 cm ed i 130 cm, è meno psicologica della precedente e più amichevole. E', per esempio, la distanza che si tiene tra commensali o durante una partita a carte. E' una distanza ad **alta intensità** e disegna un'orbita un po' più larga della precedente, anche se si riferisce ancora ad una sfera troppo individuale.

Allontanandoci ancora dall'origine, corpo, una terza distanza viene detta **distanza sociale**, è una distanza a **media intensità**, tra 130cm e 375cm, perché, a differenza delle precedenti non c'è coinvolgimento emotivo ma una qualche forma di confidenza. E' la distanza che si ha

tra colleghi, conoscenti e vicini. La distanza sociale disegna il raggio massimo entro cui è semplice fare conversazione ed avere un contatto umano significativo e saturo di impressioni e sensazioni.

Oltre i 375cm ma entro i 7 metri, esiste un anello di passaggio tra contatti cosiddetti ad alta intensità e quelli a bassa intensità, oltre i 7 metri. Questa distanza è definita **distanza pubblica**. E' una distanza più formale che, a differenza delle precedenti, mette l'individuo-corpo in condizione di *assistere ad un evento senza necessariamente parteciparvi ed esserne completamente coinvolto*.<sup>27</sup>

Oltre questa fascia-soglia, lo spazio si dilata ed i contatti diventano a **bassa intensità**.

*La distanza tra gli interlocutori si riduce con l'aumentare dell'intensità e dell'interesse reciproco. [...] Al contrario la distanza aumenta se l'interesse e l'intensità del contatto si affievoliscono.* <sup>28</sup>

A 20-25 metri di distanza è possibile riconoscere gli stadi d'animo altrui e le espressioni, mentre alla cosiddetta distanza da palcoscenico, 30-35 metri, se ne riconosce età e lineamenti del volto. Ancora oltre, entro il limite dei 70-100 metri si può determinare il sesso, l'età approssimativa e l'attività della persona osservata. *Sempre a questa distanza, spesso è possibile riconoscere gente conosciuta bene sulla base degli abiti o del modo di camminare.* <sup>29</sup>

A diversi livelli di intensità e di dettaglio, in base alla distanza, è nel raggio dei 100 metri che le figure lontane cominciano ad assumere più chiare fattezze fisiche, perciò tale raggio conoscitivo viene chiamato *campo visivo sociale*. Tralasciando l'intera sfera dei contatti ad altissima, alta, e media intensità poiché inerenti ad una sfera psicosociale individuale, è ai contatti di bassa intensità che si rivolge l'attenzione. Contatti a bassa intensità che non hanno alcun tipo di rischio dal punto di vista della salute perché garantiscono ampiamenti i limiti di contenimento e controllo imposti, dai 5/7 metri entro i 100 dal corpo fisico camminante, e rappresentano, al contempo, un'eccellente opportunità relazionale perché il campo visivo sociale fornisce informazioni sensoriali a diverso livello di

dettaglio e distanza, stabilendo un orizzonte confidenziale e potenzialmente relazionale con l'ambiente circostante e con la sua popolazione. I contatti a bassa intensità sono pertanto da considerarsi come condizioni di possibilità, potenziali e occasioni relazionali che, seppur fortuiti, spontanei ed inaspettati possono, volendo, passare a livelli più intensi e vicini. Senza dimenticare che: *Incontrarsi, essere presenti nel medesimo spazio resta in ciascuna di queste circostanze il requisito di base*<sup>30</sup>.

E questo medesimo spazio è identificato nel raggio 0-100 metri, ovvero entro il *campo visivo sociale*. La ricerca considera questo approccio al dimensionamento urbano, corpocentrico, sagomato e razionalizzato rispetto alle possibilità senso-spaziali del corpo, un'occasione urbana e necessariamente sociale, per ribaltare il concetto di distanza, deformato dalla recente esperienza pandemica. Che, se non altro, ha chiaramente mostrato la necessità dello spazio pubblico come catalizzatore di esperienze sociali. Che significa reificare un inedito nuovo ordinario attraverso un processo di riacquisizione di fiducia dello spazio urbano. Per farlo la ricerca assume un raggio d'azione e scala progettuale il campo visivo sociale. L'area individuata per l'indagine viene osservata attraverso un campo visivo frontale orizzontale ed analizzata per segmenti di strade, ognuno lungo 100 metri. Tale range dimensionale, o scala d'azione progettuale viene definita scala dello spazio ordinario camminabile, con l'obiettivo di centrare la ricerca sulle possibilità spaziali del corpo camminante. Spostando lo sguardo sulla strada, sul piano terra degli edifici, sui marciapiedi, strisce pedonali, nicchie, alberi e panchine. Prestando attenzione a dove si mettono i piedi, a cosa si vede, dunque prestando attenzione alle attività possibili sulla strada. Poiché abbiamo sperimentato e stiamo ancora sperimentando, come individui e come società, che *se non esiste attività- vita- tra gli edifici, scompaiono tutte le forme di contatto che occupano la parte inferiore della scala. Tutte le sfumature tra l'essere soli e l'essere in compagnia si dissolvono, mentre il confine tra isolamento e contatto diviene marcato*.<sup>31</sup>

27-28-30 Jan Gehl, *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, collana Politecnica, Maggioli editore, 2012

31 Jan Gehl, *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, collana Politecnica, Maggioli editore, 2012



### 3 Stare e muoversi nello spazio ordinario camminabile

L'esperimento procede alla scala dello spazio ordinario camminabile, interpretando il tema della mobilità, ritenuto prioritario nel documento strategico d'adattamento, letto e spazializzato dal punto di vista del corpo camminante. Per farlo si analizza il tema, declinato in due pratiche spaziali consequenziali: **stare**, e **muoversi**. È dai luoghi dello stare, costretti reali o possibili, abitati e osservati durante il periodo d'isolamento, che comincia un'analisi più puntuale. Come primo tentativo di riacclimatarsi e di riprendere contatto con la città, recuperando un inter-rapporto di fiducia un poco lesa. Ed è esattamente quello stare che, come nel camminare, può innescare il primo passo fuori, poiché ha permesso di *immaginarla, a pensare cosa troveremo quando potremo tornare in strada. Ognuno ritroverà non la città fisica consegnataci dalle immagini – che probabilmente non cambierà -, bensì quella filtrata dal proprio immaginario. La propria città.*<sup>32</sup>

Una volta compiuto il primo atto di coraggio, il primo passo fuori casa, le due fasi consequenziali stare-muoversi-stare... Continuano ad auto innescarsi, se esistono condizioni favorevoli per muoversi o stare in quello spazio, comprese tutte quelle che sono le attività sociali e ricreative possibili, considerando che migliore è la qualità dello spazio urbano, maggiori sono opportunità di sviluppo sociale.

ordinario: ~~niente di speciale,~~ ~~ma~~ molto rassicurante.

Gli attributi dell'architetto, Michele de Lucchi

32 Giandomenico Amendola, "Ognuno ritroverà la città del proprio immaginario", *Le case e la città ai tempi del coronavirus, Il giornale dell'architettura.com*

### 3.1 Stare nello Spazio ordinario camminabile

Lo spazio ordinario camminabile è uno spazio pieno dove ci sono marciapiedi, portoni, alberi, persone, cartelli e graffiti ecc... E mai come prima ci è stata fornita l'occasione di osservare spazi ordinari, normali e banali, stando seduti sul gradino davanti al portone, guardando altri passare a distanza. Stare o soffermarsi, significa innanzitutto interrompere un'attività di qualunque genere, per innescarne una nuova. Nello spazio ordinario camminabile ci si ferma per bere alla fontanella o aspettare qualcuno all'angolo. Ci si deve fermare al semaforo, ma non si deve necessariamente sedere al parco per leggere. È necessario stare alla fermata per prendere l'autobus ma non lo è fermarsi a guardare qualcuno giocare a pallone. Più a lungo e più volentieri ci si sofferma in uno spazio, più alta è la qualità urbana, poiché molte occasioni e possibili attività vengono stimulate e promosse. L'apparente passività dello stare, che va dalla breve sosta imposta o informale alla fermata vera e propria, è sempre l'occasione per osservare e raccogliere informazioni sull'ambiente circostante, fisico e sociale. Ricordando che *siamo sempre ispirati dalle azioni altrui*<sup>33</sup>, e la sosta rappresenta uno strumento ricettivo, di raccolta di idee ed informazione sull'ambiente in cui viviamo. La questione maggiore legata alla possibilità della sosta è trovare un luogo in cui potersi fermare. A tal proposito si è osservato che i luoghi che la gente predilige per sostare sono zone ai margini di uno spazio urbano o di perimetro. Tali luoghi, protetti da un lato da un muro, una facciata o un filare d'alberi, danno una sensazione di controllo dello spazio circostante offrendo una posizione meno esposta. Disegnando un semicerchio visuale orizzontale (180°) davanti all'osservatore, permette di essere raggiungibili solo frontalmente, in una posizione dominante, in questo modo è più semplice reagire sia in caso di un incontro piacevole sia in caso di uno spiacevole. Pertanto, l'orientamento delle sedute, la porzione di paesaggio urbano offerta alla vista e le attività che li si svolgono, rappresentano un ottimo incentivo alla sosta ed alla fruizione dello spazio urbano. Tali opportunità si moltiplicano all'aumentare di elementi articolati sulle facciate e al pian terreno, come nicchie, incavi, scalinate ecc.

Senza dimenticare che questi luoghi, definibili non esposti o interstiziali, forniscono anche un eccellente riparo dagli agenti atmosferici sia in estate che in inverno. La preferenza di luoghi per la sosta parzialmente riparati è detta "effetto confine" e crea sicurezza psicologica nel soggetto seduto, e può quindi stimolare o fomentare un tempo di sosta più lungo poiché le condizioni ambientali e la posizione stessa della seduta forniscono opportunità relazionali pur mantenendo una certa distanza da altri. La ricerca assume come condizioni favorevoli alla sosta tutte quelle condizioni dell'ambiente urbano, morfologiche e non, che consentono lo sviluppo di attività e pratiche molteplici e spontanee. Ricordando che il modo più semplice per aumentare la qualità di uno spazio esterno è quello di *creare migliori e più numerose opportunità di sedere all'aperto*<sup>34</sup>.

In quest'ottica, è possibile dedurre che maggiore è il numero delle attività svolte all'aperto, maggiore sarà la qualità dello spazio in cui si svolgono, e maggiori saranno anche le possibilità social relazionali, offerte dal luogo stesso, in termini di stimoli: presenza di altre persone e relative attività. A questo punto, sempre tenendo in considerazione "l'effetto confine" è opportuno chiedersi quali e come siano configurati i luoghi atti alla sosta. Nel caso di una sosta breve, ove non sono presenti facciate articolate e /o luoghi riparati disponibili, i cosiddetti sostegni possono rappresentare occasioni di sosta. I paracarri, gli alberi, un arredo o una colonna, possono essere usati come appoggio, possono diventare elementi centrali per il gioco e concentrare diverse attività. I sostegni rappresentano un cosiddetto "ombelico" (*omphalos*), che in traduzione figurata rappresenta *-il mezzo, il centro di organizzazione di una qualche attività-*. In Euripide, la Medea esorta gli argonauti a scegliere il luogo perfetto per l'accampamento cercando un albero, un palo, una pietra, altrimenti: *Questo luogo sprofonderà perché senza sostegno!*

In quest'ottica, i sostegni sono considerabili ombelichi e/o centri significanti che scandiscono e organizzano lo spazio urbano e le possibili attività, per cui tali elementi urbani sono considerati ottimi espedienti progettuali e sociali, perché se non c'è niente su cui sedersi e psicologicamente importante avere qualcosa vicino cui sostare.



Per quanto riguarda la seduta vera e propria ne esistono invece di diversi tipi, sedute principali tra cui panchine e sedie, e sedute definite secondarie che non sono necessariamente arredi urbani ma porzioni di spazio articolati che offrono superfici libere ad altezza comoda per la seduta.

A differenza delle sedute principali, le secondarie, specialmente se integrate nel paesaggio, come scalinate, fontane e grandi basamenti, possono contribuire alla moltiplicazione spontanea di occasioni di sosta ed al proliferare di attività negli stessi luoghi. Tali occasioni di sosta, non orientano funzioni e permettono, grazie alla loro ambiguità nell'utilizzo, varietà e vivacità di utilizzazione, offrendo maggiori possibilità di scelta e libertà di appropriazione e svolgimento di attività diverse in uno stesso spazio urbano. È questa versatilità dei luoghi di sosta che la ricerca indaga maggiormente. Nell'ottica di una progettazione corpocentrica, non viene fatta alcuna differenza tra sostegni e sedute cosiddette principali e secondarie in accordo con la normativa vigente dedicata all'arredo urbano, che non pone alcun limite in termini di forma, dimensioni e materiali, fornendo generiche indicazioni in termini di sicurezza. Non ponendo quindi una chiara differenza tra un masso non troppo appuntito ed una più comune panchina. La ricerca assume pertanto il concetto di panchina in maniera più ampia, come sopra esplicitato, individuando con panchina quegli arredi e oggetti urbani di materiale vario, che corrispondono dimensionalmente e morfologicamente a parametri antropometrici. Questa panchina è l'espedito progettuale/simbolo utilizzato nella configurazione di luoghi che accolgono la sosta. È considerato particolarmente significativo dal punto di vista collettivo e relazionale, perché richiedendo la partecipazione attiva dell'individuo, nell'atto di poggiarsi o sedersi, ha la capacità di innescare usi inconsueti e comportamenti spontanei in grado di reinventare l'oggetto con nuovi utilizzi non previsti, attraverso pratiche quotidiane dello spazio vissuto. L'interazione con l'oggetto panchina innesca un lavoro simbolico e creativo che organizza poiché realizza un nuovo ordine spaziale ed un insieme di possibilità e di attività ed opportunità sociali. Come ogni oggetto urbano è un espedito che può contribuire a promuovere un ambiente urbano vitale, ove possano realizzarsi sistemi di relazione e attività sociali. Nella prima fase analitica, si osserva lo spazio urbano alla ricerca di panchine. Vengono considerati ed individuati possibili nuovi luoghi dello stare, spazi interstiziali o ambigui come potenziali, cedevoli all'appropriazione fisica e dunque sociale, luoghi che vengono a costituirsi come *spazi di raccordo tra gli elementi dell'ambiente umano*<sup>35</sup>.

35 Del Monte Roberto, *La realtà diminuita. Fenomenologia di un mondo in riduzione*, Diogene Multimedia, Bologna, Prima edizione ottobre 2016

### 3.2 Muoversi nello Spazio ordinario camminabile

È nello stesso spazio ordinario camminabile in cui ci ferma, che ci si muove. E lo spazio ordinario camminabile è appunto lo spazio dove per muoversi si cammina. Si cammina per compiere attività necessarie, volontarie e sociali. È anche possibile camminare per potersi fermare, ovvero fino ad un luogo vicino confortevole, stimolante e possibilmente abitato. Si cammina fino al supermercato vicino casa, si porta a spasso il cane, si può anche correre, volendo. Ed ogni volta, questo mezzo di trasporto richiede uno sforzo fisico da compiere. Sforzo che deve essere ogni volta calibrato rispetto alla destinazione e al tipo di attività. E la distanza che si vuole percorrere o si è in grado di percorrere, è un fatto altamente soggettivo e dipende dalla percezione della distanza che è strettamente correlata alla qualità del percorso. A parità di metri da percorrere, infatti, è ritenuta più lunga una strada tutta dritta e monotona, percepita come insignificante. È invece percepita come più breve, una distanza percepita in segmenti, porzioni stradali ed è pertanto preferibile un sistema pedonale che alterni strade piccole e grandi con slarghi e deviazioni, poiché in tal modo il tragitto da camminare risulterà più breve producendo effetti psicologici benefici, e potenzialmente innumerevoli occasioni sociali (che registreranno l'atto del camminare come positivo). Oltre alla brevità percepita, esistono delle condizioni fisiche dell'ambiente urbano che prediligono o disincentivano un determinato percorso. Primo fra tutti, essendo i corpi sensibili, per gravità, alla superficie su cui poggiano i piedi, è la pavimentazione. Le differenti superfici urbane e le variazioni o interruzioni di livello e conseguente ritmo della camminata rappresentano il primo fattore da analizzare. Sono ritenute condizioni di superficie sfavorevoli quelle superfici sdruciolevoli o instabili, come ghiaia, sabbia e ciottolati, poiché disincentivano l'utilizzo di quel percorso e tendono ad escludere tutta una parte di popolazione a mobilità ridotta (sedie a rotelle, passeggino, carrello della spesa) che necessita, oltre alle condizioni di superficie, di tutta una serie di dimensionamenti adeguati. Allo stesso modo, tutte le deviazioni possibili verso il basso e verso l'alto rappresentano un disincentivo a camminare poiché richiedono uno sforzo fisico maggiore del camminare su suolo piano. Le scale sono considerate dal pedone come un ostacolo perché interrompono rigidamente il ritmo camminato ed obbligano a compiere una serie di sforzi. Per tali

motivi è preferibile superare un dislivello ammortizzando il più possibile la richiesta di sforzo, preferendo le rampe ai gradini e creando molte soste nel passaggio da un livello ad un altro. È inoltre possibile, rendendo la lunghezza della deviazione sufficientemente lunga da compensare lo sforzo richiesto dal dislivello stesso (es. Piazza del Campo, Siena). Un'altra condizione fisica dell'ambiente urbano che può prediligere o disincentivare un determinato percorso sono le dimensioni dello spazio urbano, o meglio tutte quelle proporzioni messe in sequenza dal movimento, che restituiscono al camminante l'assetto dell'intera strada ed il paesaggio che ne è disegnato, dalla configurazione spaziale della strada stessa e dalle attività che vi si svolgono. È pertanto importante analizzare queste proporzioni dal punto di vista corpocentrico. Per camminare serve spazio e per permettere al camminatore di muoversi per la città è necessario avere a disposizione uno spazio personale abbastanza grande da poter permettere un movimento comodo, senza troppe manovre o interruzioni. È anche vero però che questa necessità di spazio varia al variare delle situazioni proposte, di una serie di fattori fisici e personali, ed è pertanto impossibile definire uno spazio personale quantitativo univoco, sufficientemente grande per ogni tipo di pedone. È invece possibile avere delle indicazioni di massima legate alle proporzioni, utilizzabili per l'indagine. In uno studio sulle proporzioni urbane rispetto al grado di affollamento delle strade e dei marciapiedi, Jan Gehl scrive quanto segue: il limite massimo per una densità tollerabile nella strada e sui marciapiedi è di circa 100 persone al minuto su una strada larga 10 metri. Se l'intensità aumenta, si nota la tendenza chiara del traffico a dividersi in due flussi paralleli. Quando ai pedoni è richiesto di mantenere la destra, si viene a perdere la pratica di libertà di movimento. Se il flusso pedonale, viceversa, è molto limitato, la strada può essere stretta. I vicoli e le vie delle città vecchie, come i corridoi delle case, raramente superano il metro di larghezza, e i sentieri di campagna raramente sono più larghi di 30 centimetri. Questo pone un grande distinguo tra dimensione e proporzione. Nella visione globale della strada, la dimensione del singolo oggetto o elemento urbano non è rilevante di per sé stessa, ma lo diventa nella gestione proporzionale di tutti gli elementi, corpi compresi, ovvero nel rapporto proporzionale che questi

intrattengono con gli altri elementi urbani che collaborano nel crearne il paesaggio urbano e le relative percezioni. È importante sottolineare che una strada modestamente larga (circa 3 metri) risulterà percettivamente minuscola se per accedervi sarà necessario attraversare una piazza enorme, e un contrasto grande/piccolo significativo renderà l'itinerario meno monotono dividendolo così l'intera distanza da percorrere in sequenze spaziali stimolanti e restituendo una percezione di breve distanza. Ed è l'intero paesaggio urbano che si disvela nel camminare che può far prediligere dei percorsi o degli altri. E' infatti dimostrato che i pedoni preferiscano percorsi senza deviazioni o barriere e che la scelta del percorso sia dettata da un'ottica di efficienza, per cui, salvo i casi in cui vi è una prepotente presenza di traffico veicolare, nei quali i pedoni scelgono per esempio di attraversare sulle strisce, è più comune che un pedone attraversi diagonalmente uno spazio, violando sì le indicazioni fornite, ma creando al contempo tutta una serie di possibilità pedonali imprevedute poiché *il camminare afferma, sospetta, azzarda, trasgredisce, rispetta eccetera*<sup>36</sup>.

Per organizzare uno spazio ordinario camminabile confortevole è preferibile organizzare uno spazio nel quale il pedone è libero di muoversi in tutte le direzioni ed in modo spontaneo. Come per lo stare, anche nel muoversi si può parlare di effetto confine. Anche in questo caso, infatti, i percorsi al margine, di una strada o di una piazza sono preferiti a quelli completamente esposti. Un esempio sono i portici, generalmente a lato della strada che attirano il maggior flusso pedonale, disegnando uno spazio protetto dalle automobili e dagli agenti atmosferici nei quali è possibile fare una doppia esperienza poiché mette in condizione di percepire l'intera ampiezza della piazza o della strada, ed insieme i dettagli della stessa come le facciate degli edifici ecc. Che in termini di possibilità relazionali significa mettere il pedone in condizione di scegliere se e quanto esporsi. L'esperienza globale della strada che il camminare permette di cogliere è inevitabilmente condizionata dai flussi veicolari che la percorrono ed è semplice capire se una porzione di città è organizzata per i pedoni o per le autovetture. Il muoversi con l'auto, infatti presuppone una maggiore velocità di percorrenza di quella bipede e questo presuppone una minor capacità di cogliere i dettagli

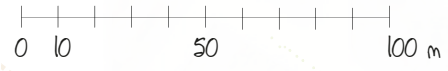
e riduce la ricchezza percettiva del paesaggio urbano nel suo insieme. I grandi cartelloni pubblicitari o edifici, significativamente poveri di dettaglio, mostrano senza alcun dubbio la natura auto-centrica di tutte quelle proporzioni e possibilità percettive, poco stimolanti per il pedone, che risulta automaticamente tagliato fuori pur rimanendo l'unico soggetto in grado di far significare l'esperienza pedonale e quindi partecipare attivamente alle possibili situazioni urbane. Vivendo in città ricche e dense, è utopico pensare all'eliminazione totale delle autovetture, delle merci che si muovono su gomma e del trasporto pubblico, è pertanto più utile pensare a possibili scenari di coesistenza pedone-auto che tengano conto delle specifiche opportunità urbane soprattutto in termini di esperienze camminabili e che riconoscano alla base *che le successioni di passi sono una forma di organizzazione dello spazio, costituiscono la trama dei luoghi*<sup>37</sup> e pertanto la trama di possibili attività sociali ricche di significato.

Nella fase organizzativa dello spazio ordinario camminabile, le osservazioni sul *muoversi* verranno utilizzate nell'indagare e prefigurare i margini tra i diversi soggetti in movimento. Il margine, se osservato dal punto di vista della mobilità carrabile, è letto come *limes*, una barriera atta a veicolare determinati flussi in determinate direzioni. Mentre dal punto di vista del corpo camminante questa viene fatta significare come possibilità esplorativa in sicurezza, che bloccando o direzionando vetture da un'altra parte, può invece delimitare aree pedonali o ciclopedonali creando divisioni all'interno di una strada, riservata a veicoli, creando condizioni di coesistenza e mobilità condivisa. Alla pratica urbana del camminare viene associato il simbolo espediente progettuale del margine in grado di disegnare un limite barriera per il traffico veicolare ed un'opportunità di coesistenza pedonale.



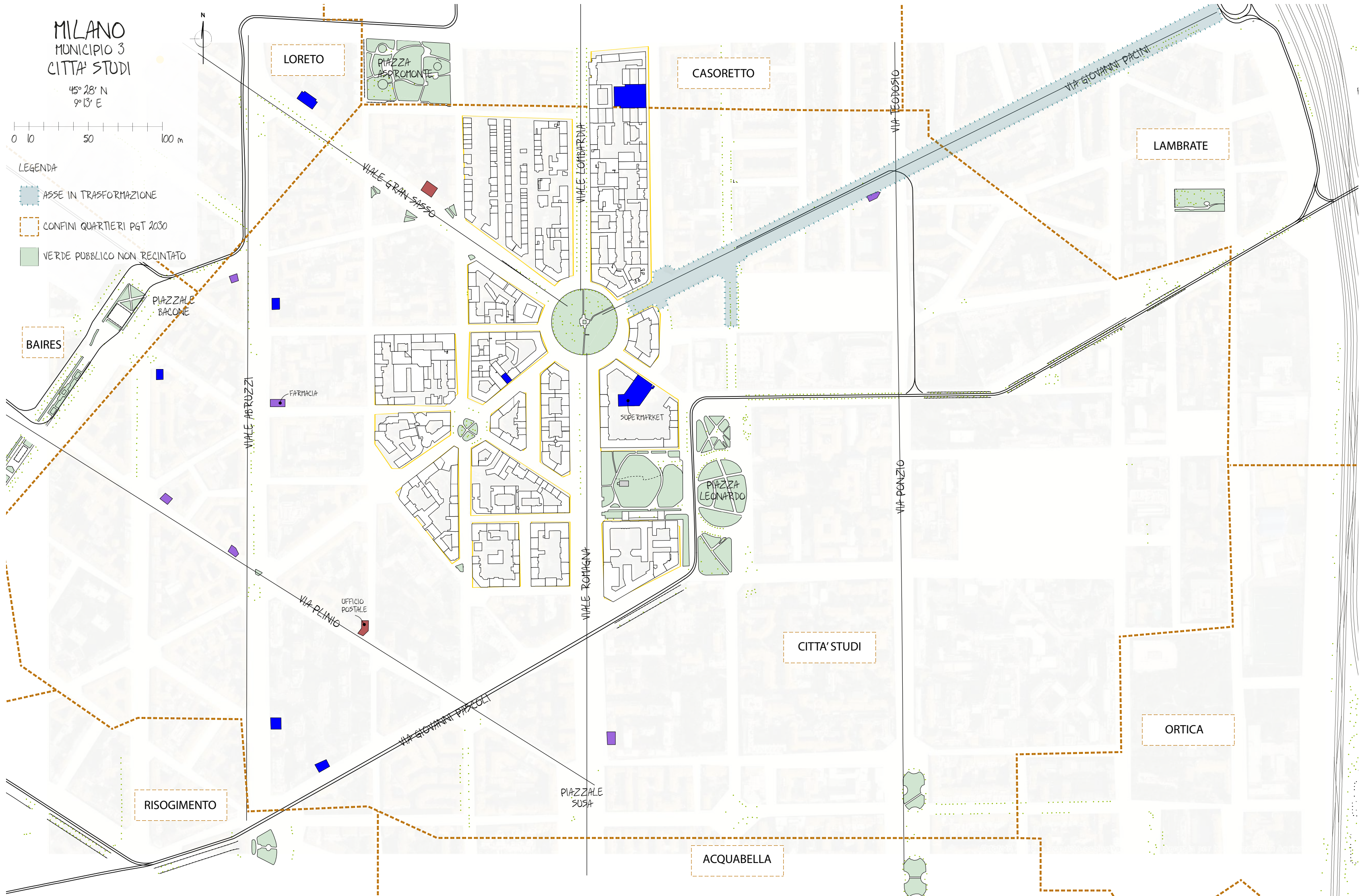
# MILANO MUNICIPIO 3 CITTA' STUDI

45° 28' N  
9° 13' E



## LEGENDA

- ASSE IN TRASFORMAZIONE
- CONFINI QUARTIERI PGT 2030
- VERDE PUBBLICO NON RECINTATO





MILANO  
CITTA' STUDI

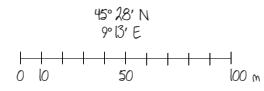
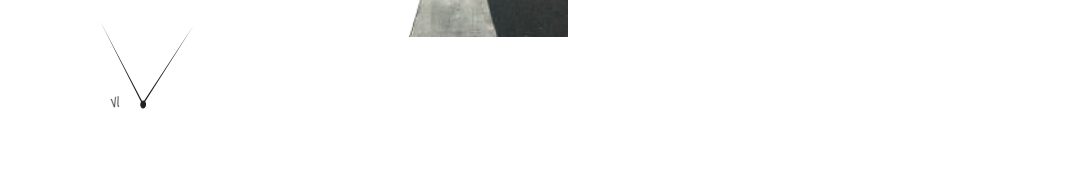
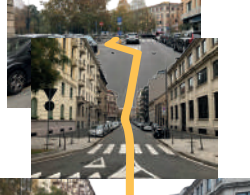
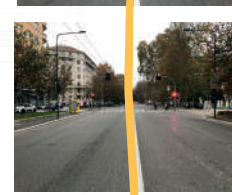
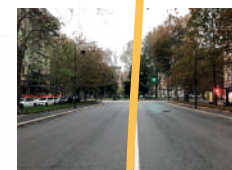
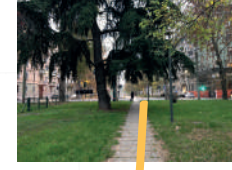


TAVOLA 05  
STATO DI FATTO VS SPAZIO ORDINARIO  
CAMMINABILE

LEGENDA

- SUOLO AD USO PEDONALE
- NUOVO SUOLO AD USO PEDONALE
- ASSE IN TRASFORMAZIONE





## 4 Linee guida

Durante le due fasi attuative delle linee guida, l'individuazione e l'organizzazione dei luoghi dello stare e del muoversi, le due pratiche, analizzate come disgiunte, vengono trattate come un'unica pratica frutto di due azioni consequenziali. Scegliere di stare o fermarsi da qualche parte presuppone il fatto che ci si sia arrivati, in quel luogo. Ed il muoversi presuppone a sua volta che si voglia o si debba andare da qualche parte, dove capiterà di stare per diverse ragioni e per diverso tempo.

Le due fasi sono accompagnate da un esempio d'attuazione, un affondo progettuale. L'area scelta, è lo spazio ordinario camminabile di cui ho personalmente fatto esperienza durante il *lockdown*, spazio e che ho avuto di osservare come cittadino e come pedone educato all'esservazione spaziale.

### 4.1 Fase 1: OSSERVAZIONE dei luoghi dello stare e del muoversi

Durante la prima fase avviene un'analisi conoscitiva dell'area scelta per la sperimentazione, e consiste in un'indagine mappata dello stato di fatto. La prima mappa, chiamata "Stare a Tempo", osserva e individua i tre modi/luoghi dello stare a tempo: la sosta breve/forzata, formale e informale, identificata come particolarmente significativa in termini di qualità e benessere percepito, e ricchezza di opportunità urbane in termini di pratiche, comportamenti, attività svolte e qualità relazionali dello spazio. Ricordando che gli spazi urbani ad alta qualità non sono mai deserti o abbandonati e sono pertanto considerabili potenziali luoghi atti ad accogliere e favorire l'innescò di meccanismi sociali e collettivi.

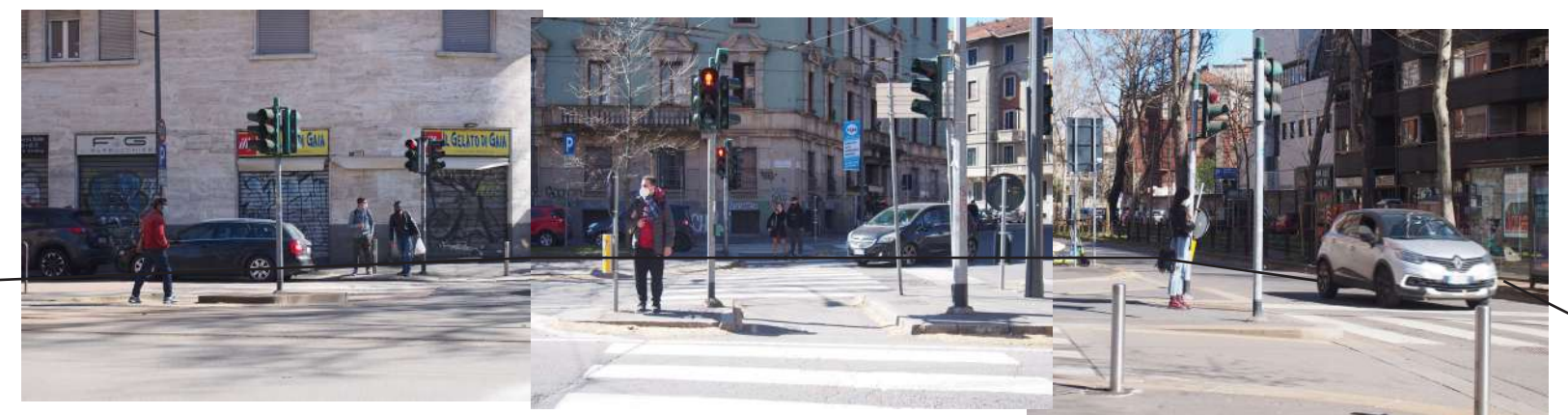
**La sosta breve/forzata** è considerata un'interruzione forzata al ritmo del passo e rappresenta quindi un deterrente e non un incentivo al cammino. La più comune e necessaria sosta forzata è, per esempio, quella al semaforo, che spesso costringe i pedoni ad accalcarsi su isole di traffico, seppur per breve tempo. Inoltre, solo raramente queste soste hanno qua-

lità relazionali derivate, in termini di innesco di soste formali o informali, trattandosi di soste a tempo breve e regolamentate, su suoli in cui insistono categorie mobili varie. Per acquisire una qualche qualità relazionale, il luogo della sosta breve deve essere affiancato da possibilità di sosta formale e/o informale. In caso di luoghi a basso traffico veicolare infatti, le interruzioni del ritmo possono essere giustificate dal camminatore, se esiste, oltre, un luogo che possiede qualità urbane atte alla sosta, formale e/o informale.

La **sosta formale** avviene in tutti quei luoghi regolamentati atti alla sosta. Una panchina designa una sosta formale, anche una pensilina con seduta alla fermata del bus. Durante questo tipo di sosta si sceglie, per necessità o per qualche ragione, di interrompere il movimento. I luoghi della sosta formale sono da considerarsi come già portatori di una qualche socialità o qualità relazionale, in quanto già popolati.

I luoghi della **sosta informale** sono quei luoghi ricchi di opportunità, dove l'informalità è rappresentata dalle molteplici spontanee e possibili attività (es. piantare un ombrellone al parco o un'amaca), relazioni, e dall'esperienza "antropologica", poetica e mitica dello spazio.<sup>38</sup>

### SOSTA BREVE FORZATA





SOSTA FORMALE



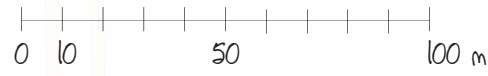
SOSTA INFORMALE





INQUADRAMENTO  
MILANO  
CITTA' STUDI

45° 28' N  
9° 13' E



Individuazione delle aree dello  
STARE A TEMPO


LEGENDA

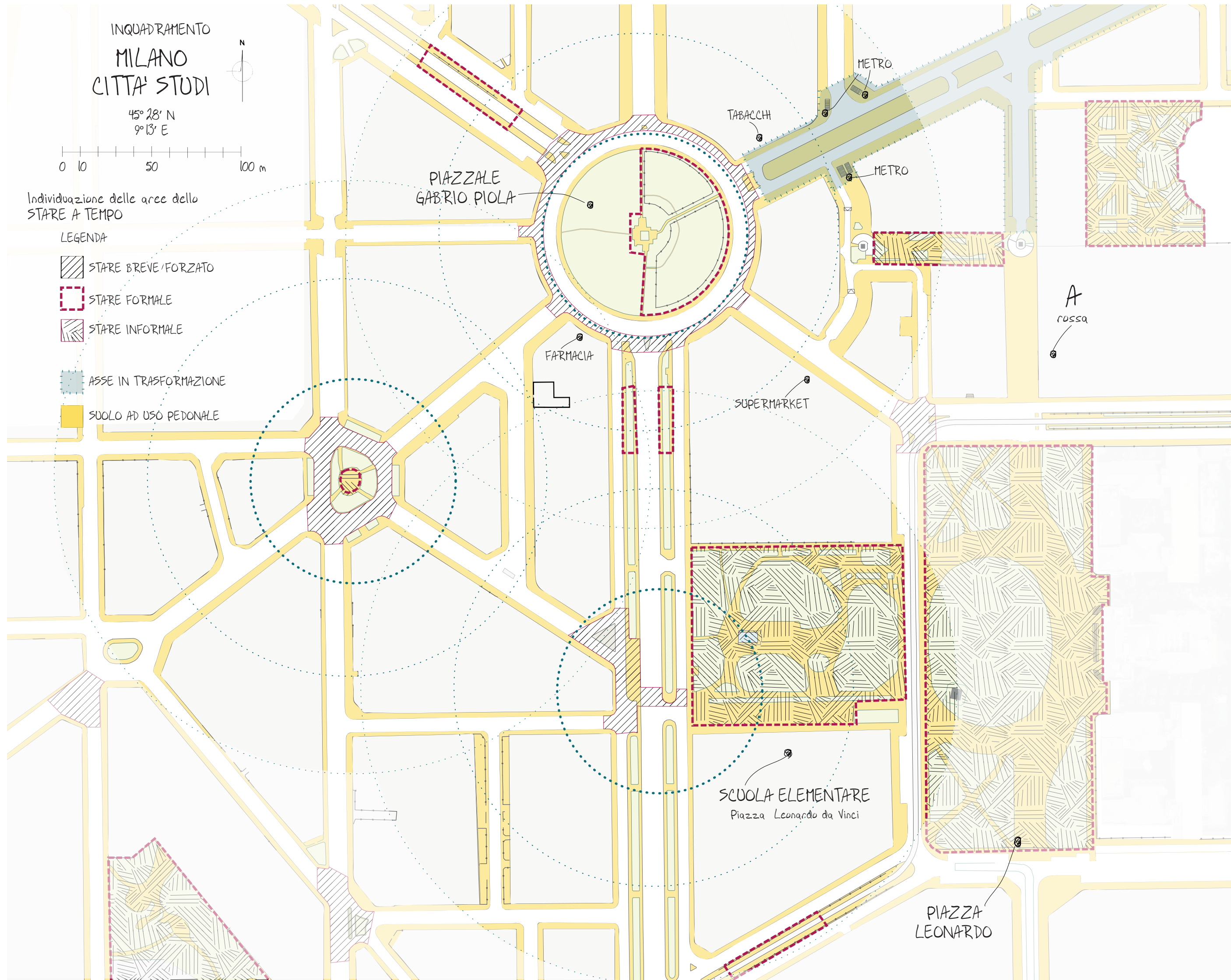
 STARE BREVE / FORZATO

 STARE FORMALE

 STARE INFORMALE

 ASSE IN TRASFORMAZIONE

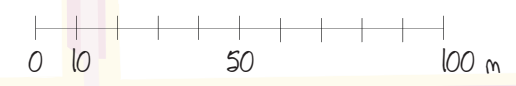
 SUOLO AD USO PEDONALE



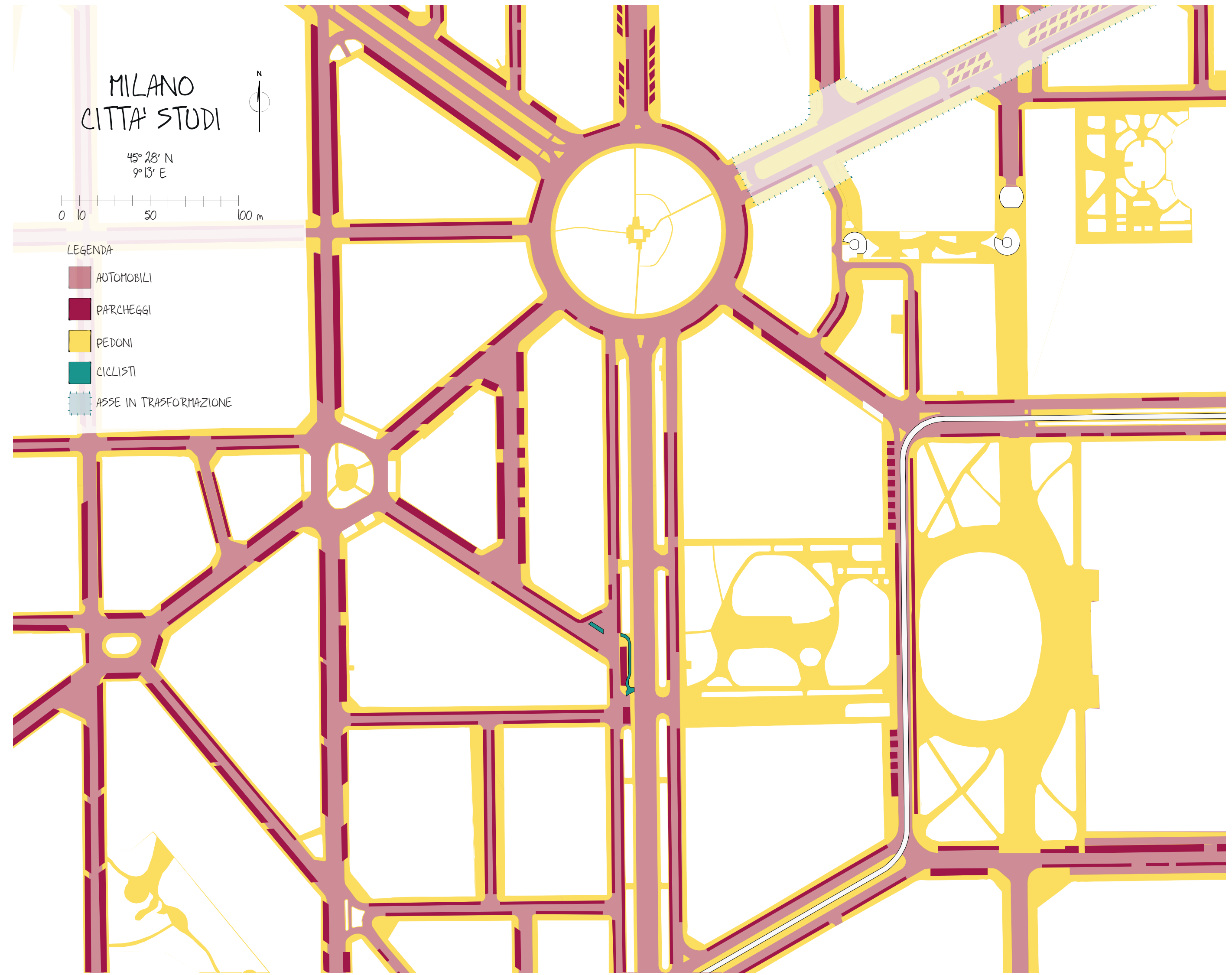
# MILANO CITTA' STUDI



45° 28' N  
9° 13' E



- LEGENDA
- AUTOMOBILI
  - PARCHEGGI
  - PEDONI
  - CICLISTI
  - ASSE IN TRASFORMAZIONE





Sono luoghi effettivamente considerati, dagli abitanti, come estensioni del loro spazio domestico, confortevoli. “Stare a Tempo”, individua, per porzioni urbane, i luoghi della sosta breve o forzata (es. fermarsi al semaforo), della sosta formale (es. sedere su panchine, sedili, ed altre sedute) e di quella informale (es. piantare un ombrellone al parco).

A questo livello di approfondimento, è già possibile dedurre che:

- si ha il maggior numero di soste brevi/forzate in prossimità di attraversamenti su strade carrabili in prossimità di rotonde veicolari, incroci o nodi stradali.
- i luoghi della sosta formale protetti da edifici, distanze o vegetazione dalla strada carrabile sono cedevoli all’informalità.
- i luoghi formali minimi per dimensionamento e utilizzo, come la fermata dei mezzi di superficie, formalizzata nell’arredamento e nel tempo d’utilizzo, non sono considerate un luogo “informalizzabile”.
  
- i luoghi dello stare a tempo informale coincidono in parte o si aggan-  
ciano ai luoghi dello stare a tempo formale, da cui si espandono su tutta  
la superficie disponibile. Fa eccezione la rotonda di piazzale Piola, poichè  
pur essendo attrezzata alla sosta formale, è in gran parte recintata per  
l’esclusivo utilizzo dello spazio dai parte dei cani. Questa specializza-  
zione d’uso, riduce drasticamente, quando non monopolizza, il tipo di  
utilizzatori e di attività, pertanto non è considerato, allo stato attuale, un  
luogo formale “informalizzabile”. Un ulteriore deterrente all’ “informalizi-  
zazione” di piazzale Piola è costituito dall’assenza di semafori, attacchi e  
possibilità d’accesso diretto da parte del pedone. Al contrario, si presenta  
a questo come un’enorme aiuola smista traffico al centro del quale, qual-  
siasi cosa succeda, diventa troppo lontano o difficile da raggiungere.

Alla stessa scala viene affiancata una mappa ispirata al lavoro Mikael Colville-Andersen che, osservando il traffico da un balcone, ha affermato “l’arroganza dello spazio” (*Arrogance of Space*), completamente organizzato per i veicoli, arrogante nella sua distribuzione squilibrata. Con l’i-  
dentificazione cromatica degli spazi carrabili, ciclabili e pedonali, emerge  
un’efficace restituzione dell’effettiva gerarchia urbana, spropositatamen-  
te “autocentrica”. Ma è sempre nella prepotenza dei rossi o nella sovrab-  
bondanza degli stessi che si possono individuare margini smussabili e  
nuovi potenziali luoghi, atti a sovvertire: - *La nauseante arroganza delle  
corsie di marcia oscenamente larghe e dei veicoli che vi navigano avanti e  
indietro come ippopotami ubriachi*<sup>39</sup>

Dalla lettura della mappa “The Arrogance of Space” è possibile dedurre  
che:

- la predominanza di rosso dichiara la prevalenza di spazio riservato ai  
veicoli su tutti gli altri
- gli spazi riservati ai pedoni sono frammentati (spesso da parcheggi),  
marginali a ridosso degli isolati
- gli unici percorsi pedonali continuativi sono all’intero dei parchi
- le piste ciclabili sono spesso assenti
- le autovetture sono, in molti casi, legittimate a parcheggiare sui mar-  
ciapiedi e in ogni spazio disponibile

La terza ed ultima mappa, sintetica, restituisce una più peculiare confor-  
mazione dei luoghi dello stare e del muoversi, e della loro distribuzione  
gerarchica. A questa viene associato un approfondimento qualitativo che  
individua i luoghi dello stare con vista e i luoghi dello stare sicuri.

INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DELLO  
STARE A TEMPO

LEGENDA:

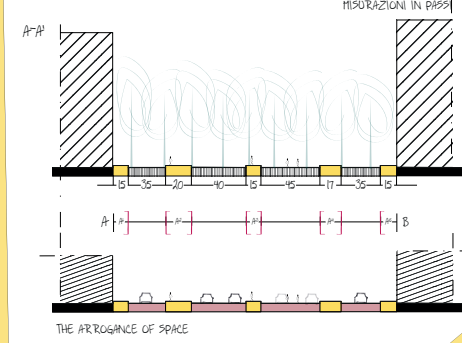
- || STARE BREVE/FORZATO
- STARE FORMALE
- ▨ STARE INFORMALE

\* STARE A TEMPO  
CARATTERI QUALITATIVI

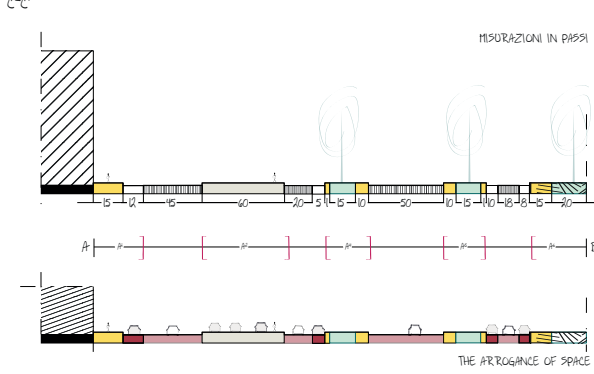
LEGENDA:

- STARE SICURI  
EFFETTO CONFINE\*
- STARE CON VISTA
- ▨ ASSE IN TRASFORMAZIONE
- SOGLIO AD USO PERSONALE

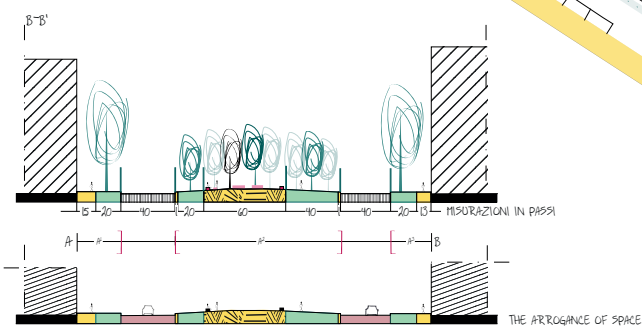
APPROFONDIMENTO 01  
PIOLA - STARE A TEMPO BREVE/FORZATO



APPROFONDIMENTO 03  
ROMAGNA - STARE A TEMPO BREVE/FORMALE/INFORMALE

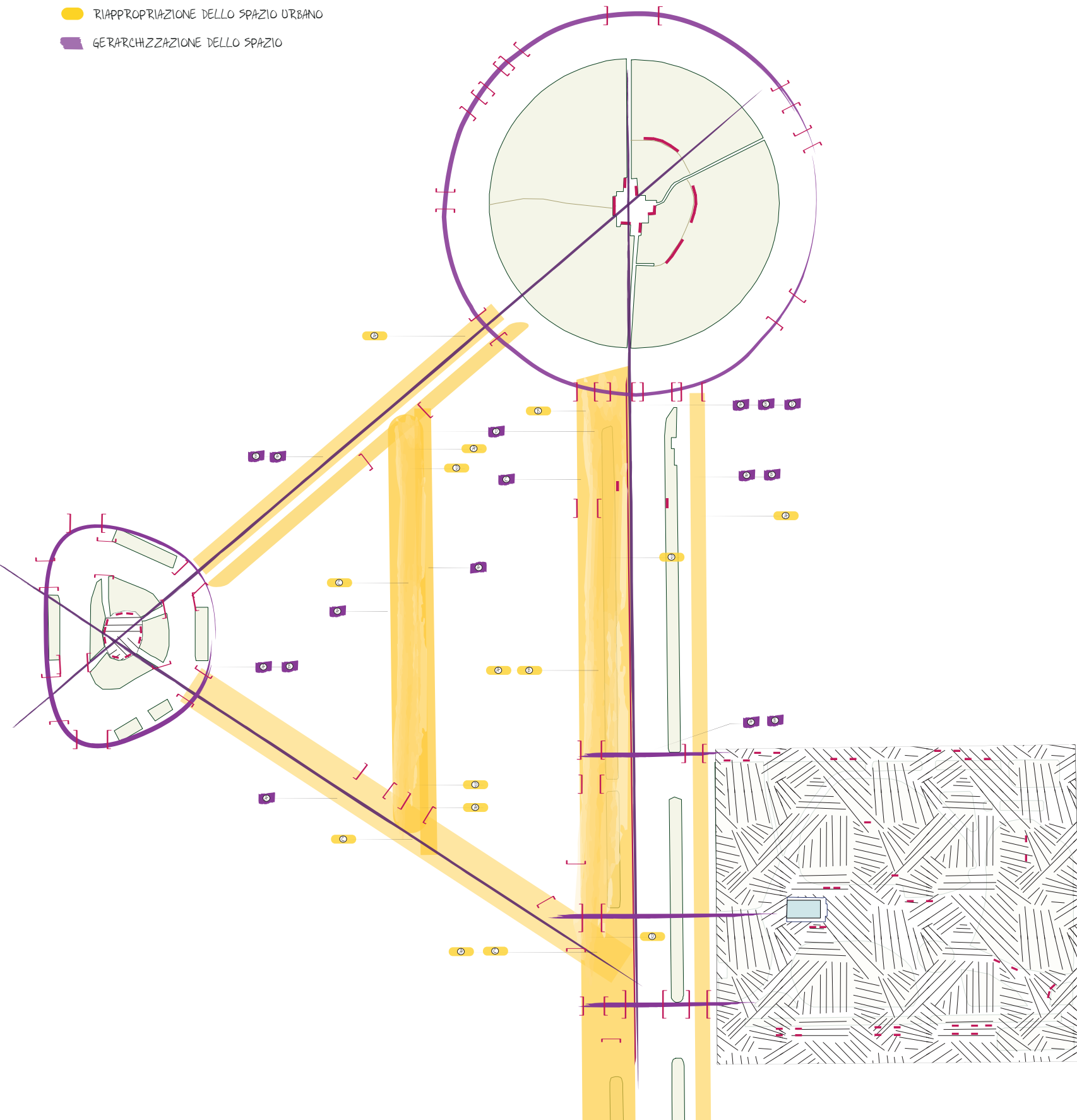


APPROFONDIMENTO 02  
PIAZZETTA - STARE DA TEMPO BREVE A TEMPO FORMALE/INFORMALE



LEGENDA

- ]] STARE BREVE / FORZATO
- STARE FORMALE
- STARE INFORMALE
- ASSE IN TRASFORMAZIONE
- RIAPPROPRIAZIONE DELLO SPAZIO URBANO
- GERARCHIZZAZIONE DELLO SPAZIO



## 4.2 Fase 2: ORGANIZZAZIONE dei luoghi dello stare e del muoversi

Come la fase analitica dimostra, esiste un consolidato assetto urbano organizzato sulla mobilità veicolare che va completamente scardinato e riproporzionato in vista della semantizzazione corpocentrica di uno spazio ordinario camminabile. Questa primissima fase organizzativa del metaprogetto propone uno schema in cui le criticità emerse in fase analitica, vengono sovvertite a favore del nuovo sistema piede-ruota.

### CRITICITA' EMERSE

PREVALENZA DI SPAZIO RISERVATO AI VEICOLI SU TUTTI GLI ALTRI

SPAZI PEDONALI FRAMMENTATI, MARGINALI

PARCHEGGIO SELVAGGIO

SOSTE BREVI / FORZATE IN PROSSIMITA' DI ATTRAVERSAMENTI

PISTE CICLABILI ASSENTI

LE FERMATE DEI MEZZI DI SUPERFICIE NON SONO CONSIDERATE UN LUOGO "INFORMALIZZABILE".

### A FAVORE DEL PIEDE-RUOTA

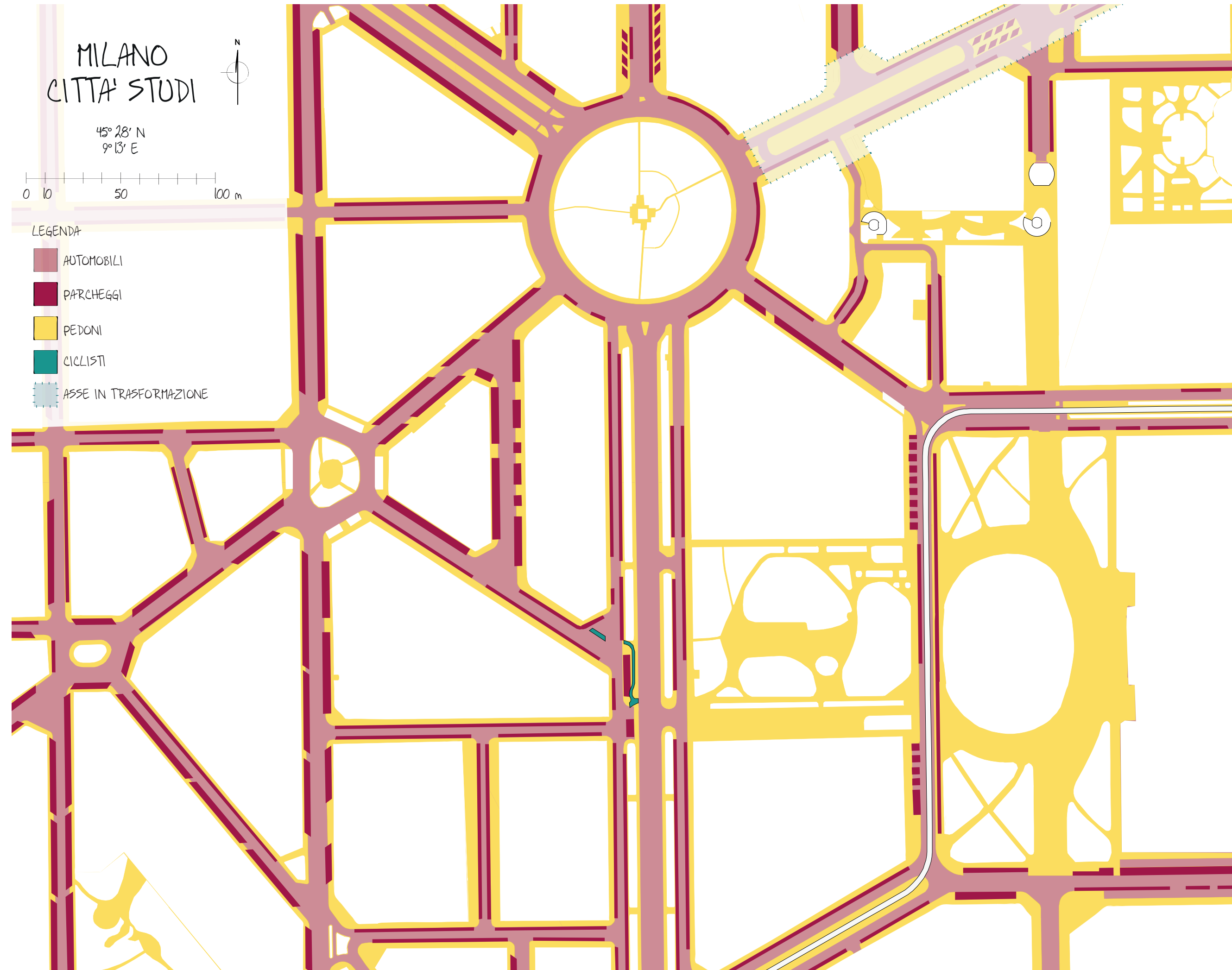
#### RIAPPROPRIAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

- A - ELIMINAZIONE DEI PARCHEGGI LUNGO STRADA
- B - CONVERTIRE, OVE POSSIBILE, I CONTROVIALI SOTTOUTILIZZATI IN MODO DA CREARE UNA STRADA PARALLELA PIEDE-RUOTA, PARALLELA ALLA CARRABILE COME ALTERNATIVA DI MOBILITA'
- C - RECUPERARE SPAZI RESIDUALI, E NON, DI OGNI FORMA E DIMENSIONE
- D - APPROPRIAZIONE DI PORZIONI DI CARREGGIATA VEICOLARE

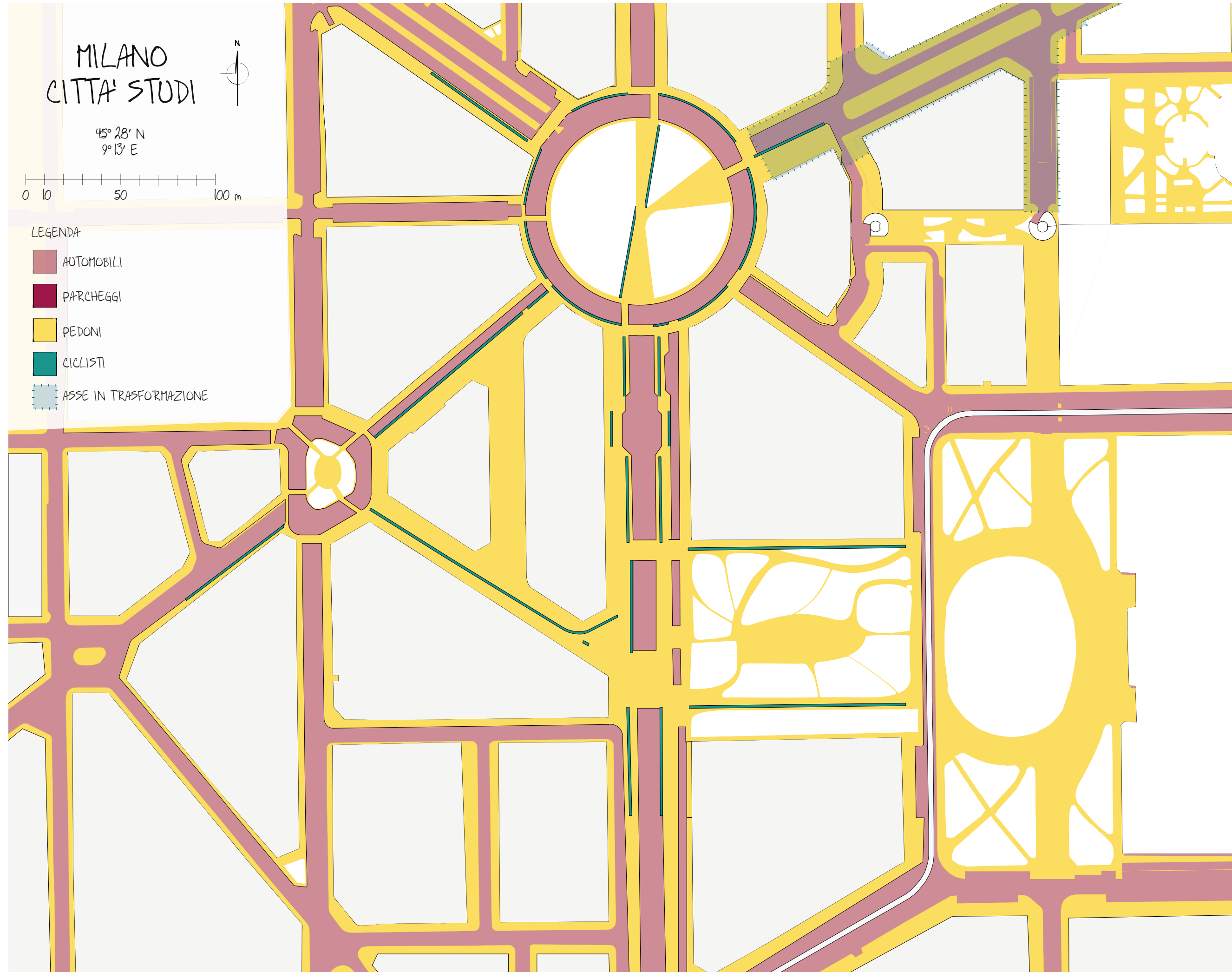
#### GERARCHIZZAZIONE

- A - PREVEDERE PIU' ATTRAVERSAMENTI, ORGANIZZATI E SPAZIALIZZATI COME VERI E PROPRI PERCORSI, CORSIE PIEDE-RUOTA
- B - INVERTIRE LE PRIORITA' SEMAFORICHE A FAVORE DEL PIEDE-RUOTA
- C - LE FERMATE DEI MEZZI DI TRASPORTO RIPENSATE COME PARTE INTEGRANTE DELLA STRADA PIEDE-RUOTA.
- D - PREFERIRE UN LIVELLO DI PAVIMENTAZIONE CONTINUA E SENZA INTERRUZIONI PER IL PIEDE-RUOTA E LA CONSEGUENTE INTERRUZIONE DELLA CONTINUITA' SU MANTO STRADALE CARRABILE





I. RIAPPROPRIAZIONE DELLO SPAZIO URBANO  
THE ARROGANCE OF SPACE\_NUOVA ORGANIZZAZIONE



Nel processo di organizzazione spaziale emergono due grandi istanze che daranno vita a due grandi azioni:

#### 1. RIAPPROPRIAZIONE SPAZIALE

La prima grande azione è la riappropriazione spaziale che ha come obiettivo il recupero, l'utilizzo e l'addizione di nuovi luoghi, spazi pubblici e aree ambigue o sottoutilizzate. E' di fondamentale importanza perchè, grazie a questa prima azione è possibile ampliare e determinare l'area e i nuovi ambiti progettuali. Questo recupero di spazio avviene secondo le indicazioni ed istanze sopra emerse. Le due mappe a confronto (*The arrogance of space*), mostrano in modo immediato lo stato di fatto e la stessa area con le nuove annessioni. Pur trattandosi di piccole azioni e di luoghi anche dimensionalmente modesti, già da questa prima azione si delinea un paesaggio urbano non ancora sovvertito al piede-ruota ma più equilibrato nella gestione dei luoghi atti ad accogliere mobilità veicolare e quella piede-ruota.

#### 2. GERARCHIZZAZIONE SPAZIALE

La seconda azione è la fase di gerarchizzazione dello spazio urbano che permette di organizzare e gestire la coesistenza di diverse categorie mobili. Per farlo si comincia dallo studio dei margini, ovvero dei luoghi dov'è presente un conflitto d'interesse tra le categorie mobili. Coerentemente alle istanze sopra emerse, la fase di gerarchizzazione identifica tre tipi di margine possibile.

Il **margine duro** che identifica un ostacolo o un impedimento e funge da vero e proprio *limes*.

Il **margine molle** che identifica un ostacolo superabile o dalle autovetture o dal piede-ruota, in base alla portata stradale considerata.

Il **margine assente** invece non costituisce un limite tra le diverse categorie mobili su strada. E' una gerarchizzazione materica delle priorità su strada. Anche l'assenza di limiti assenti ha valore gerarchico, poichè non dichiarando, in alcuni casi, quale sia la categoria prevalente in un determinato punto dell'area, educa e segnala ai soggetti in movimento la fine di una qualche priorità mobile e la coesistenza di diverse situazioni, invitando a prestare attenzione al fine di muoversi in tutta sicurezza. (cfr. abaco margini)

Nella seconda fase di gerarchizzazione è inoltre importante dare indicazioni sui nuovi luoghi (informali) e sulla peculiarizzazione degli stessi in termini di distanze relazionali sicure. Come mostra l'ultima colonna dell'abaco dei luoghi, prefigurando dimensionalmente spazi che rispettano la distanza minima di 1m (distanza adottata come sicura nelle scuole e negli uffici), è possibile notare che solo le distanze strettamente considerate personali ad alta intensità, vengono escluse dal raggio, mentre le altre, compresa una parte della distanza sociale, non è intaccata dalla distanza di sicurezza dunque non rappresenta un vero limite all'innescio di attività sociali. Prefigurare luoghi che consentano fruizione sicura e collettiva nello spazio pubblico oggi, significa avere a disposizione aule, studi, uffici, palestre, biblioteche, ecc. Luoghi atti ad accogliere l'informalità delle incalcolabili e varie attività sociali possibili. Nell'ultima parte dedicata agli strumenti, delle immagini racconteranno diversi possibili luoghi, nati da azioni Bottom up o Top down.

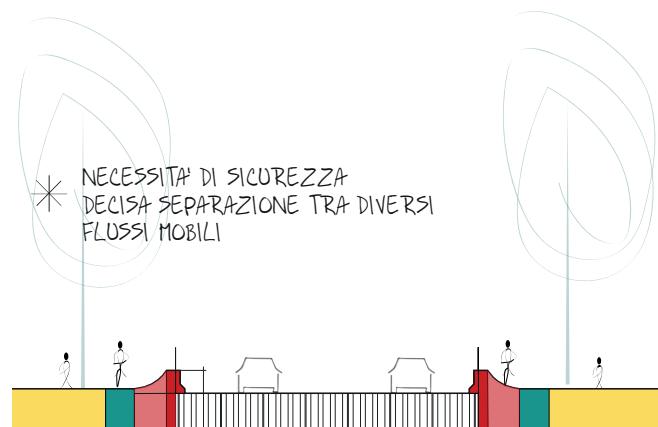


# ABACO DEI MARGINI

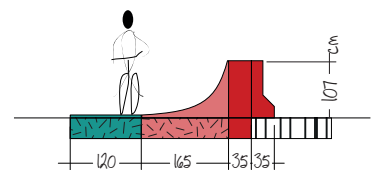
## MARGINE DURO

AREE ALTAMENTE TRAFFICATE

PREVEDE UN DISLIVELLO ITERPOSTO TRA I PERCORSI A DIVERSA MOBILITA' CHE NON E' SUPERABILE INDIPENDENTEMENTE DALLO SFORZO CHE SI E' DISPOSTI A COMPIERE. E' UN CONFINE INVALIDICABILE



\* NECESSITA' DI SICUREZZA  
DECISA SEPARAZIONE TRA DIVERSI  
FLUSSI MOBILI



- ✓ = INDIFFERENTE PER LA PERCORRENZA
- ✗ MENO POSSIBILITA' DI PARCHEGGIO

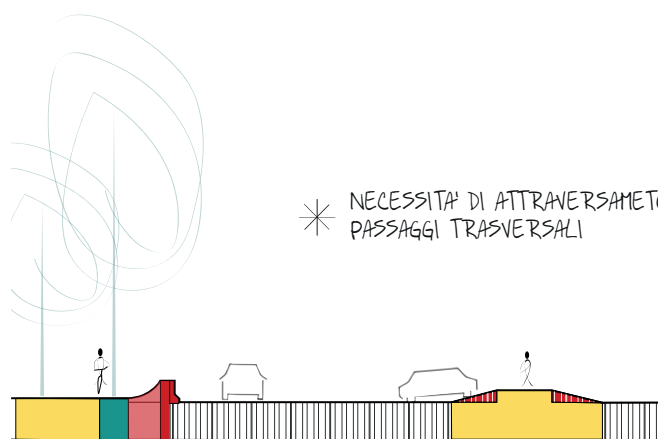
- ✓ PROTEZIONE E SCHERMATURA DAI FLUSSI VEICOLARI
- ✓ CARREGGIATA O PERCORSO URBANO ESCLUSIVO
- ✗ IMPOSSIBILITA' DI ATTRAVERSAMENTO

## MARGINE MOLLE

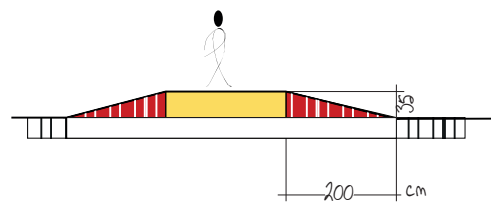
AREE ALTAMENTE TRAFFICATE

PREVEDE UN DISLIVELLO SUPERABILE ITERPOSTO TRA I PERCORSI A DIVERSA MOBILITA'.

NELLE AREE ALTAMENTE TRAFFICATE LO SFORZO RICHIESTO PER SUPERARE IL DISLIVELLO E' COMPIUTO DALLE VETTURE



\* NECESSITA' DI ATTRAVERSAMENTO  
PASSAGGI TRASVERSALI



- ✓ = INDIFFERENTE PER LA PERCORRENZA
- ✗ FERMARSI PER DARE LA PRECEDENZA SUPERARE IL DISLIVELLO FISICO

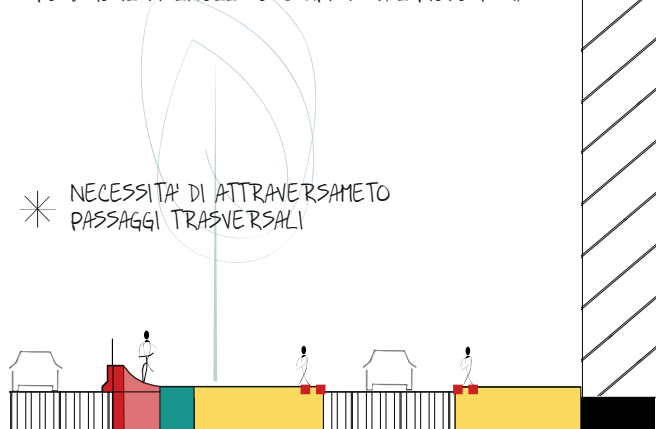
- ✓ CONTINUITA' DI MANTO CALPESTABILE
- ✓ ATTRAVERSAMENTI IN SICUREZZA
- ✗

## MARGINE MOLLE

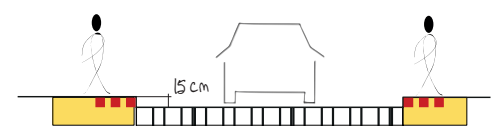
AREE MEDIAMENTE TRAFFICATE

PREVEDE UN DISLIVELLO SUPERABILE ITERPOSTO TRA I PERCORSI A DIVERSA MOBILITA'.

NELLE AREE MEDIAMENTE TRAFFICATE LO SFORZO RICHIESTO PER SUPERARE IL DISLIVELLO E' COMPIUTO DAL PEDERUOTA



\* NECESSITA' DI ATTRAVERSAMENTO  
PASSAGGI TRASVERSALI



- ✓ = INDIFFERENTE PER LA PERCORRENZA
- ✗

- ✓ POSSIBILITA' D'ATTRAVERSAMENTO TRASVERSALE
- ✓ MARGINE URBANO COMUNE
- ✗ DISCONTINUITA' DEL MANTO STRADALE
- ✗ DISLIVELLO SUPERABILE MA NON SICURO

## MARGINE ASSENTE

AREE CON PRIORITA' PIEDE-ROTA

LA QUOTA DI CALPESTIO E' UNIFORME E NON COSTITUISCE NE UN DISLIVELLO NE UN IMPEDIMENTO FISICO. IL MARGINE ASSENTE PREFIGURA E DESIGNA, COL SOLO USO DEI MATERIALI, PERCORSI PRIORITARI PIEDE-ROTA. NON COSTITUISCE UN VERO LIMITE MA UNA GERARCHIZZAZIONE MATERICA DELLE PRIORITA' MOBILI SU STRADA.

### GREEN FILTER ZONE

IL NUOVO SUOLO GIALLO VIENE COMPLETAMENTE DEPAVIMENTATO E PARZIALMENTE RIPAVIMENTATO CON PIASTRELLE DRENANTI

L'INGOMBRO DEI VECCHI MARCIAPIEDI E', OVE POSSIBILE, IL DIMENSIONAMENTO MINIMO DELLA GREEN FILTER ZONE

- ✓ SUOLO ATTO ALLA PIANTUMAZIONE
- ✓ VERDE IN PROSSIMITA' DELLE ABITAZIONI
- ✓ POSSIBILITA' DI AGGIUNTA E RIMOZIONE PIASTRELLE DRENANTI (LIBERTA' DI APPROPRIAZIONE)

### PAVIMENTAZIONE LISCIA PER RUOTA

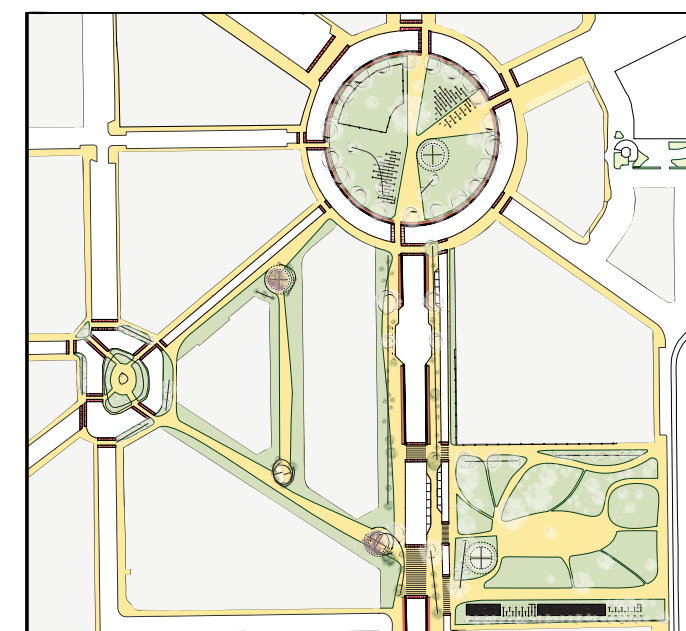
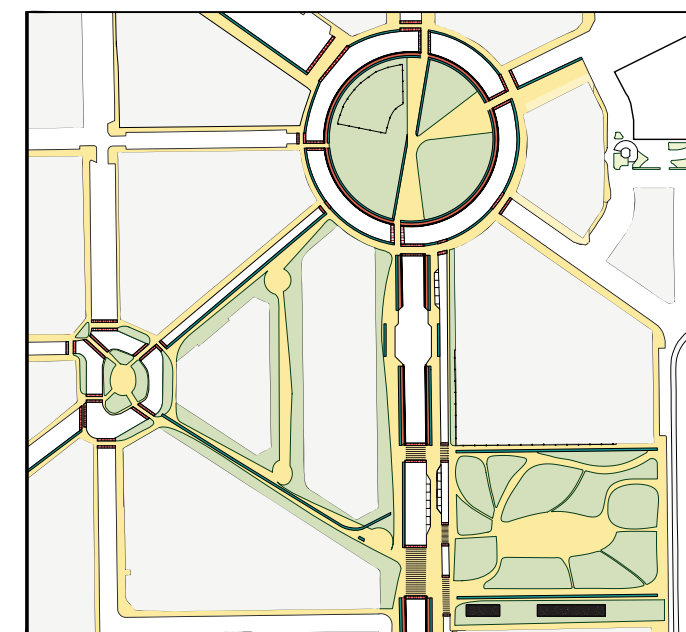
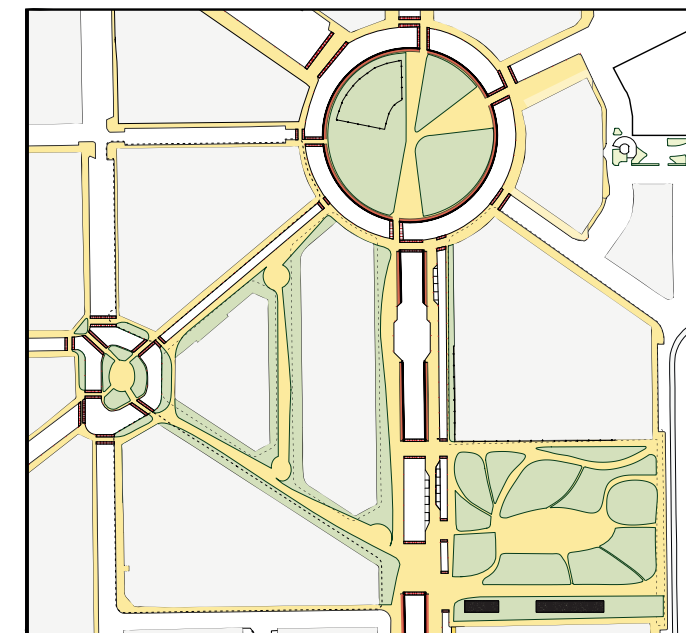
LA PAVIMENTAZIONE DRENANTE CON FINITURA LISCIA IDENTIFICA I PERCORSI AD USO ESCLUSIVO DELLA RUOTA. L'ASSENZA DELLA STESSA IDENTIFICA AREE A MOBILITA' CONDIVISA SENZA PRIORITA', GENERICAMENTE DEFINITE AREE PIEDE-ROTA.

- ✓ PERCORSO RUOTA ESCLUSIVO
- ✓ L'ASSENZA DI PAVIMENTO SPECIFICO RUOTA DICHIARA L'USO CONDIVISO PIEDE-ROTA

### VEGETAZIONE IN SEQUENZA

SI PRESENTA IN SEQUENZA LINEARE O IN PICOLI RAGGRUPPAMENTI DI VEGETAZIONE. IN ENTRAMBI I CASI, QUESTO LIMITE ASSENTE COSTITUISCE UNO SCHERMO VISIVO O UN'INDICAZIONE DIREZIONALE SIA PER IL PEDERUOTA, SIA PER I VEICOLI.

- ✓ BARRIERE DI SICUREZZA
- ✓ CREAZIONE DI AREE A 'EFFETTO CONFINE'
- ✓ RIDISEGNO DEL PAESAGGIO URBANO CON QUINTE VERDI





A Torino conoscevo un vecchio artigiano restauratore di armadi laccati e doratore di grandi cornici del Settecento. Mi voleva bene e mi diceva: «Architetto. Quando non sa più che cosa fare, ci metta uno specchio. Va sempre bene». Io sorridevo. Adesso, dopo più o meno cinquant'anni, dico a me stesso: «Ettore. Quando non sai più che cosa fare, metti un albero. Va sempre bene».

Hong Kong

Ettore Sottsass\_FOTO DAL FINESTRINO

E' estremamente necessario trasformare ogni luogo recuperato, di qualsiasi forma e dimensione poiché la frammentarietà e ambiguità degli stessi, crea varietà nel paesaggio urbano e ne aumenta la qualità. Questi nuovi luoghi potenziali devono essere opportunamente schermati dai flussi veicolari e da eventuali pericoli, e integrati in un sistema di corsie o percorsi piede-ruota o facilmente accessibili

Se lo spazio ricavato è di dimensioni ridotte, vige la regola Sottsass:

*«Quando non si sa più che cosa fare, metti un albero. Va sempre bene».*

Se invece, le dimensioni del luogo recuperato sono significative, è bene prevedere, oltre lo schema di seduta (cf. abaco dei luoghi), una copertura (Bottom up o Top down), temporanea e non, organizzando così uno spazio riparato dalle intemperie, aperto a molteplici attività, utilizzabile per tenere classi, sessioni sportive, smart working/ studio o solo luoghi ricreativi e di conversazione.

Al fine di organizzare spazi aperti a molteplici pratiche, è sempre opportuno:

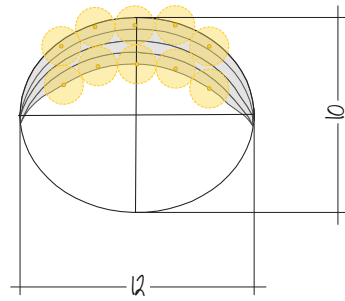
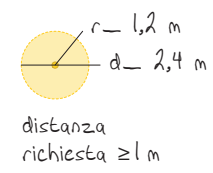
- Prevedere un alto livello di arredo urbano minimo (illuminazione, cestini, ecc.)
- E' importante prevedere arredi urbani mobili o facilmente spostabili (tavoli, cestini da basket, attrezzature sportive, ecc.), in modo da predisporre un 'utilizzo il più informale possibile.
- E' bene incrementare l'arredo urbano con strutture, sistemi culturalmente stimolanti come strumenti musicali, librerie di scambio, totem tecnologici, scacchiere, ecc.
- E' bene prevedere, almeno uno spazio vuoto, lasciato alla libera appropriazione. Come luoghi dov'è possibile piantare un albero per celebrare un compleanno, la nascita di un'organizzazione e qualsiasi altro evento rilevante nella vita dei cittadini. Un luogo vuoto rituale.



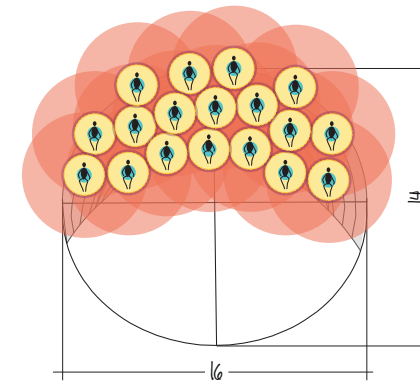
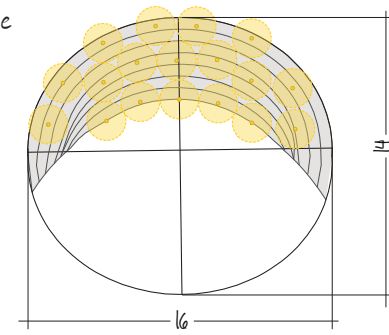
# ABACO DEI LUOGHI

## TEATRO

N. 10  
posti  
a sedere



N. 18  
posti  
a sedere



distanza  
INTIMA  
 $r = 0,45 \text{ m}$

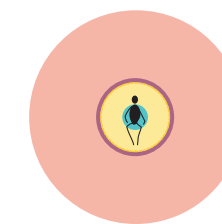
distanza di  
SICUREZZA  
 $r = 0,6 \text{ m}$



distanza  
PERSONALE  
 $r = 0,45 / 1,3 \text{ m}$

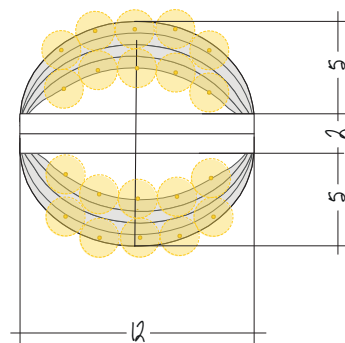
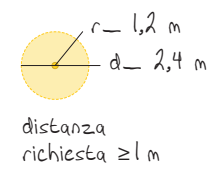


distanza  
SOCIALE  
 $r = 1,3 / 3,75 \text{ m}$

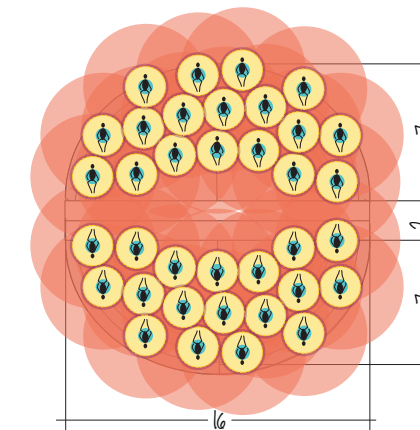
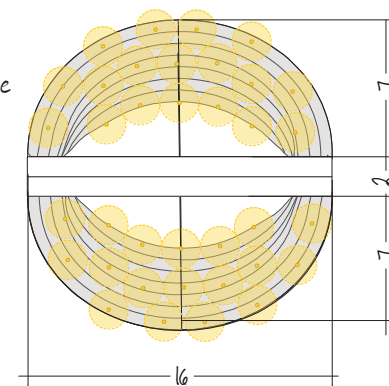


## ANFITEATRO

N. 20  
posti  
a sedere

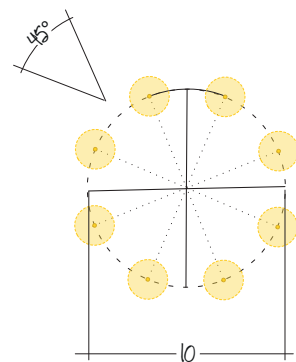
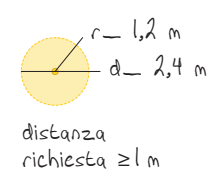


N. 36  
posti  
a sedere

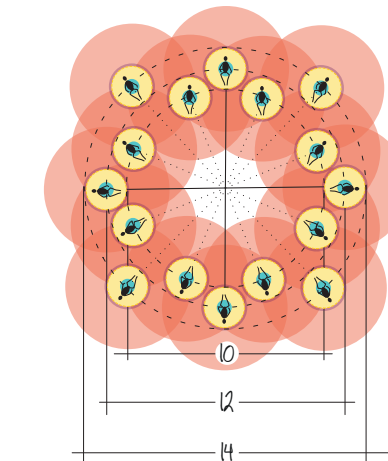
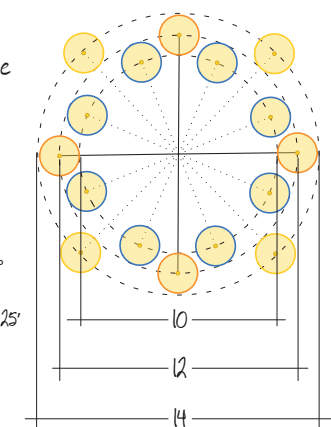
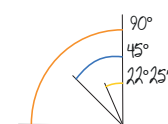


## STELLA

N. 8  
posti  
a sedere

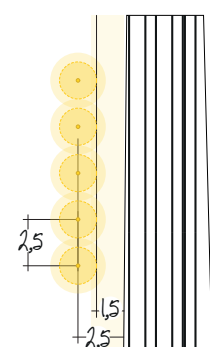
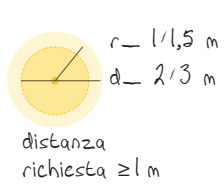


N. 36  
posti  
a sedere

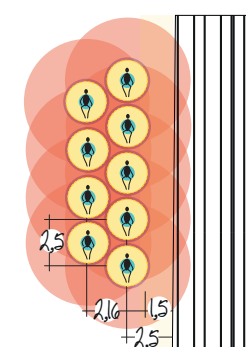
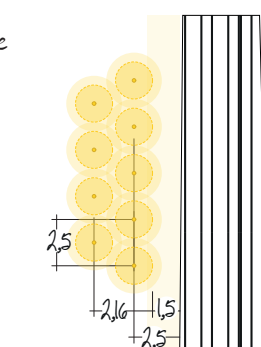


## ALLA ROMANA

N. 5  
posti  
a sedere



N. 9  
posti  
a sedere



# GERARCHIZZAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

MILANO  
CITTA' STUDI



TAVOLA 06  
ORGANIZZAZIONE DEI MARGINI URBANI

LEGENDA MARGINI  
MARGINE DURO  
MARGINE DURO

MARGINE MOLLE  
AREE ALTAMENTE TRAFFICATE  
AREE MODESTAMENTE TRAFFICATE

MARGINE ASSENTE  
GREEN FILTER ZONE  
PAVIMENTAZIONE LISCIA PER RUOTA  
VEGETAZIONE IN SEQUENZA

LEGENDA LUOGHI INFORMALI  
LUOGHI CIRCOLARI  
LC 1. TEATRO  
LC 2. ANFITEATRO  
LC 3. STELLA  
LUOGHI LINEARI  
ALLA ROMANA

LEGENDA GENERALE  
ASSE IN TRASFORMAZIONE  
SUOLO AD USO PEDONALE

ELEMENTI DI SOGLIA  
PORTONE  
CANCELLO  
VETRINA  
VEGETAZIONE  
ESISTENTE  
NUOVA PIANTUMAZIONE

## LEGENDA MARGINI

### MARGINE DURO

MARGINE DURO

### MARGINE MOLLE

AREE ALTAMENTE TRAFFICATE

AREE MODESTAMENTE TRAFFICATE

### MARGINE ASSENTE

GREEN FILTER ZONE

PAVIMENTAZIONE LISCIA PER RUOTA

VEGETAZIONE IN SEQUENZA

## LEGENDA LUOGHI INFORMALI

### LUOGHI CIRCOLARI

LC 1. TEATRO

LC 2. ANFITEATRO

LC 3. STELLA

### LUOGHI LINEARI

ALLA ROMANA

## LEGENDA GENERALE

ASSE IN TRASFORMAZIONE

SUOLO AD USO PEDONALE

### ELEMENTI DI SOGLIA

PORTONE

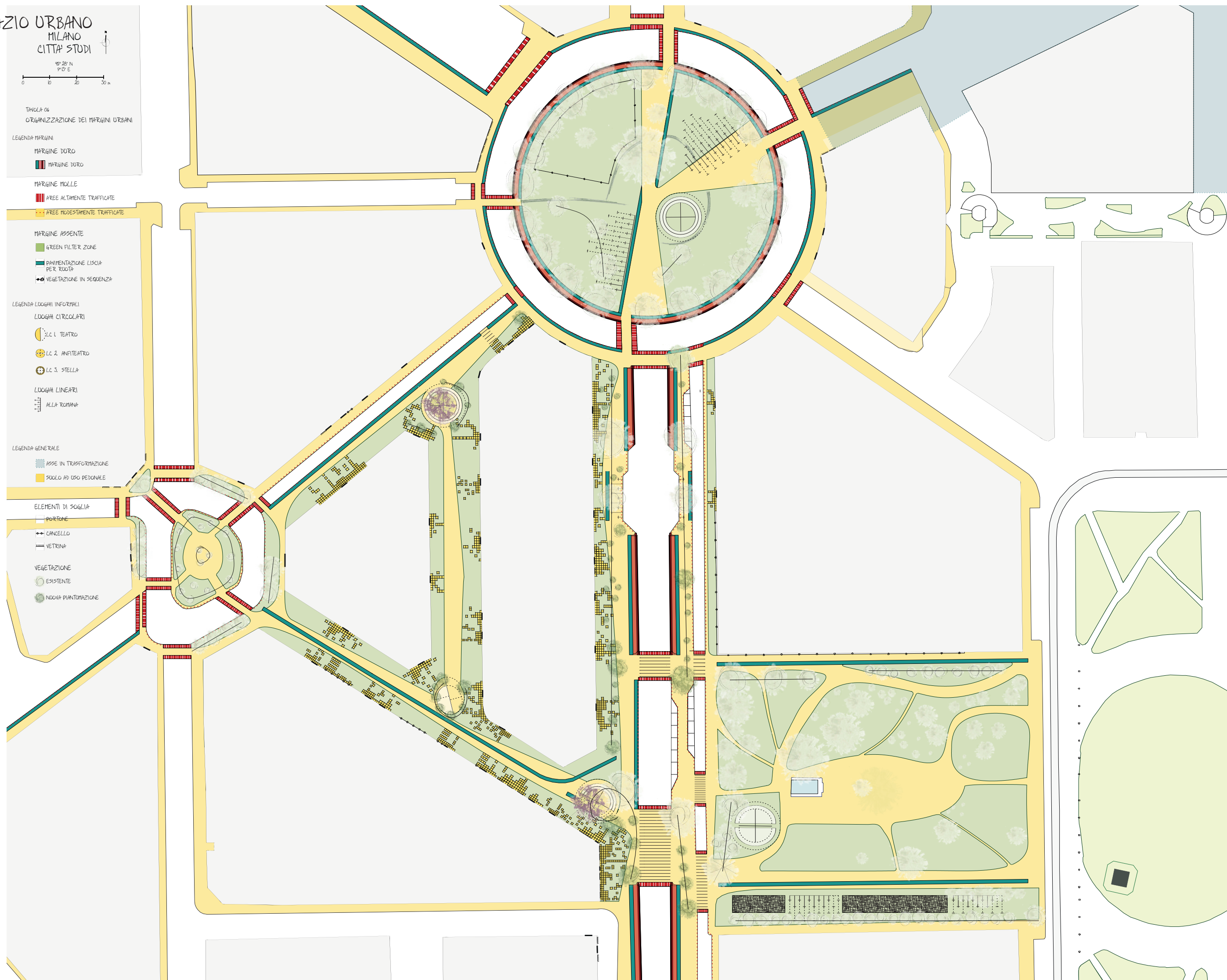
CANCELLO

VETRINA

### VEGETAZIONE

ESISTENTE

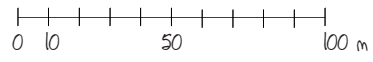
NUOVA PIANTUMAZIONE





# MILANO CITTA' STUDI

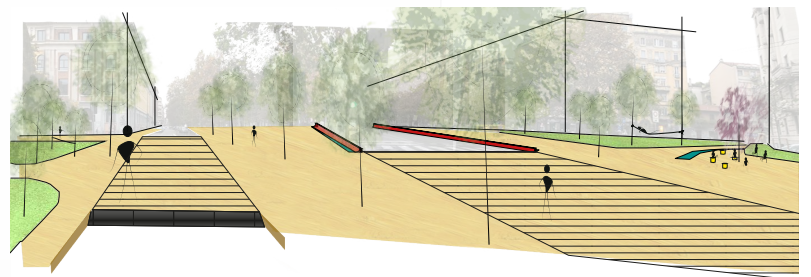
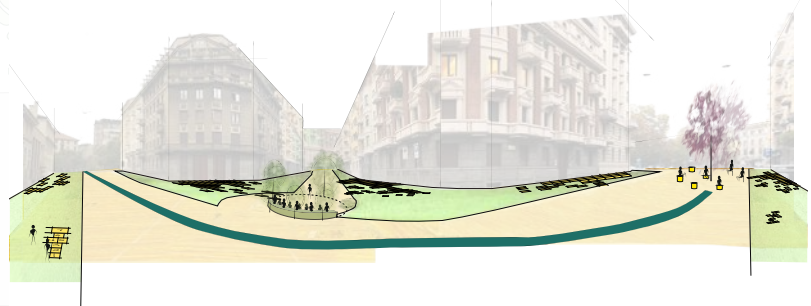
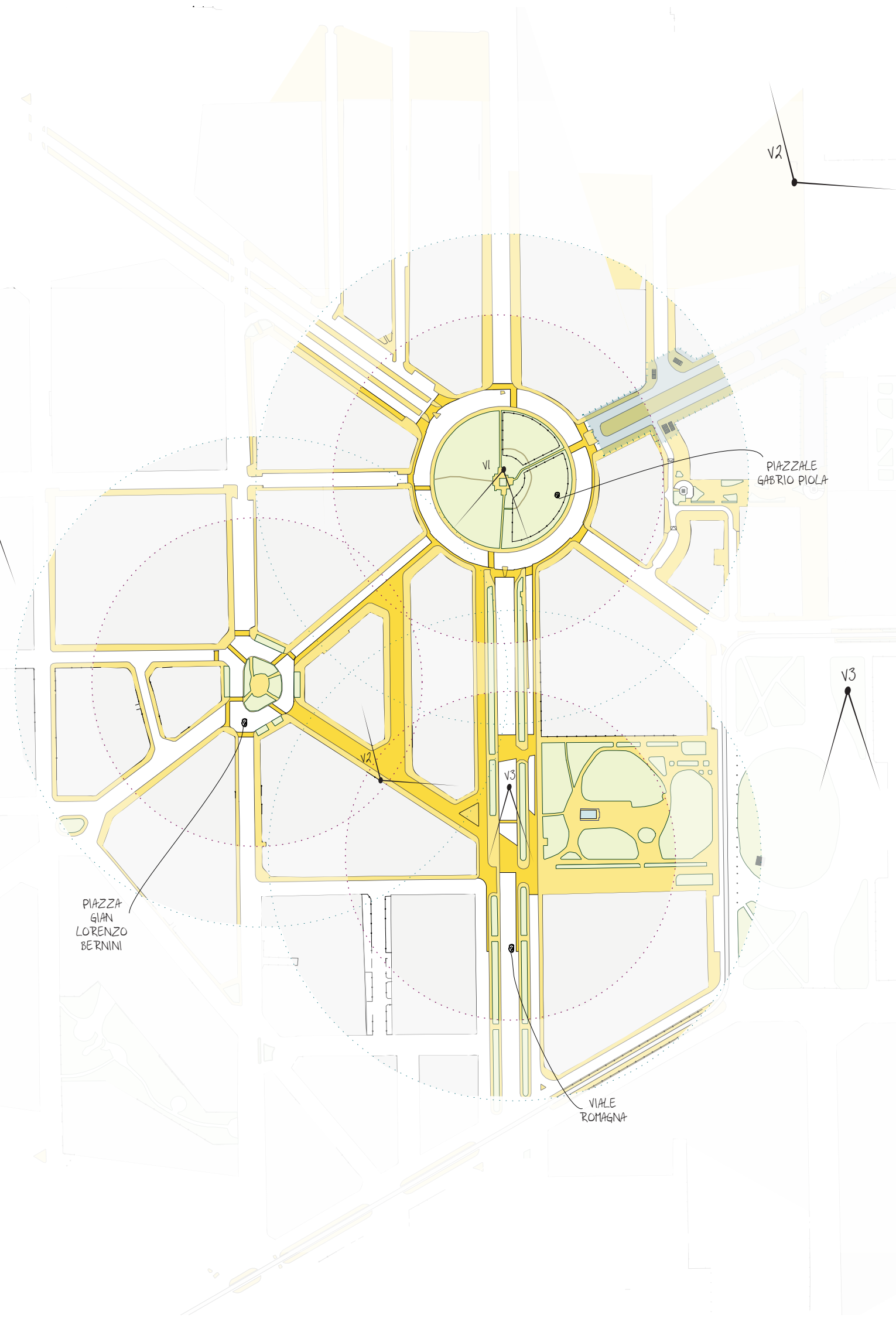
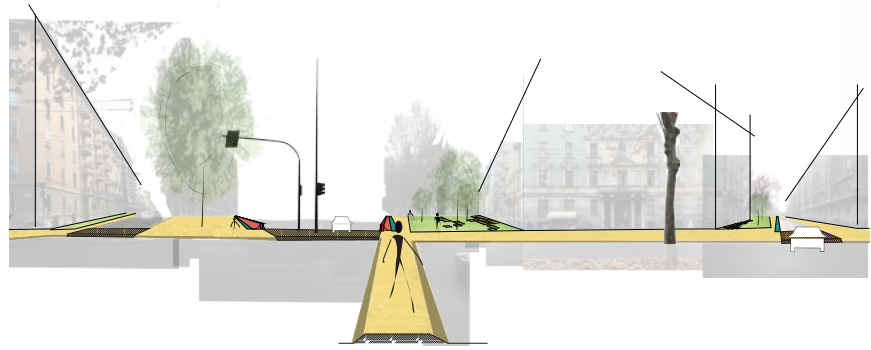
45° 28' N  
9° 13' E



STATO DI FATTO VS SPAZIO ORDINARIO  
CAMMINABILE

## LEGENDA

- SUOLO AD USO PEDONALE
- NUOVO SUOLO AD USO PEDONALE
- ASSE IN TRASFORMAZIONE





## 5 Strumenti per la semantizzazione corpocentrica dello Spazio Ordinario Camminabile

### TRATTAMENTO DELLA SUPERFICIE

Esempi di azioni Top Down e Bottom Up

#### Top Down

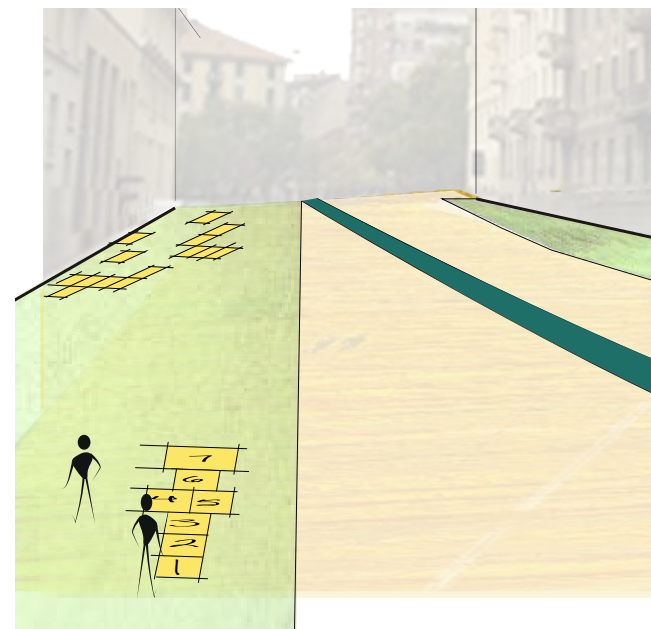
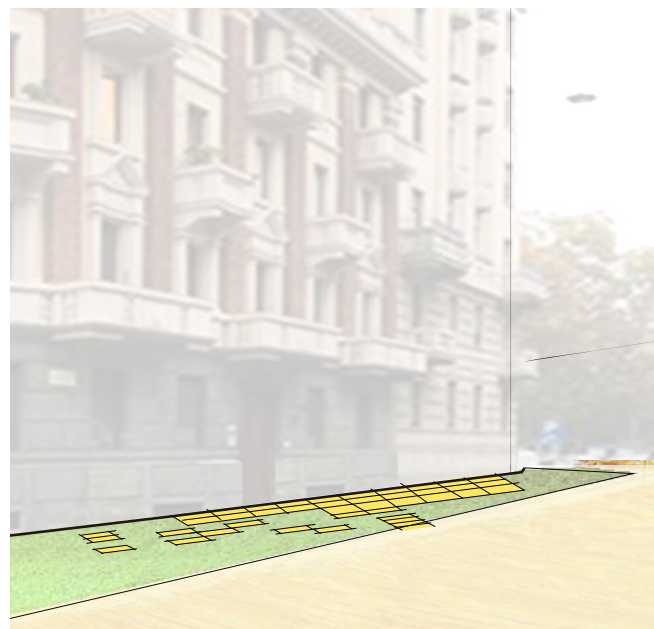
- SMANTELLAMENTO DEI SUOLI E CREAZIONE DELLA "GREEN FILTER ZONE"

- PAVIMENTAZIONE DRENANTE IN CORRISPONDENZA DEGLI INGRESSI, DELLE VETRINE E DEGLI ACCESSI A GARAGE.

- SOPRAELEVAMENTO DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E LA CREAZIONE DI PAVIMENTAZIONE CONTINUA PER IL PIEDE-RUOTA

#### Bottom Up

- LIBERA ADDIZIONE E SOTTRAZIONE DELLE PIATRELLE DRENANTI NELLA "GREEN FILTER ZONE"



Gli strumenti adottati dal metaprogetto sono propri del *Tactical Urbanism* e della cultura dello - *Short-Term Action for Long-Term Change*- particolarmente utile in questo tragico momento storico, durante il quale è necessario agire concretamente e velocemente e creare spazio pubblico e strade e luoghi come opportunità relazionali e sociali, che siano al contempo luoghi e spazi sicuri, anche in termini di distanziamento, ed accessibili a tutti. Con il dovere, vista e provata l'ineadeguatezza di molti spazi abitativi, di immaginare lo spazio ordinario come un esteso salotto, o una sala da pranzo o uno studio, un luogo in cui è bello anche solo intravedere l'altro. L'approccio del *Tactical Urbanism*, inoltre, può coinvolgere in modo trasversale diversi attori, pubblici, privati, nonprofits, e può coinvolgere gruppi di cittadini e singoli individui rendendo il processo di per sé, di natura collaborata e partecipata. Inoltre, l'economicità e le poche risorse richieste da un intervento di urbanismo tattico, lo rendono un approccio democratico che invita i cittadini alla libera appropriazione dello spazio. Ispirando potenzialmente altri, incoraggiando le persone a collaborare insieme per far significare uno spazio ordinario.

A seguire sono presentati gli strumenti e descritte, per ognuno, le due possibilità: il progetto urbano con istanze Top Down o Bottom Up.

Gli strumenti scelti sono:

#### - Trattamento della superficie

Il primo strumento riguarda il trattamento della superficie, poi ché il suolo è di primissima importanza per il corpo camminante. I materiali scelti per il trattamento delle superfici sono naturali o di origine naturale (legno, pietra, sabbia, ecc.) e tutte le pavimentazioni sono di tipo drenante per permettere un corretto flusso delle acque meteoriche e conseguente drenaggio del terreno. Le aree verdi, sono considerate come pavimentazione. Prestare attenzione alla qualità del suolo calpestato (liscio, scivoloso, verde, grigliato, asfaltato, sabbioso), può generare benefici, anche fisici, per il camminante e fungere inoltre da primissima segnaletica tattile, per esempio all'interrorsersi della pavimentazione liscia dedicata, il ciclista, accorgendosi del cambio di pavimento, saprà immediatamente che la porzione urbana che sta attraversando non è più a suo esclusivo

## USO E DISPONIBILITA' DELL'ARREDO URBANO

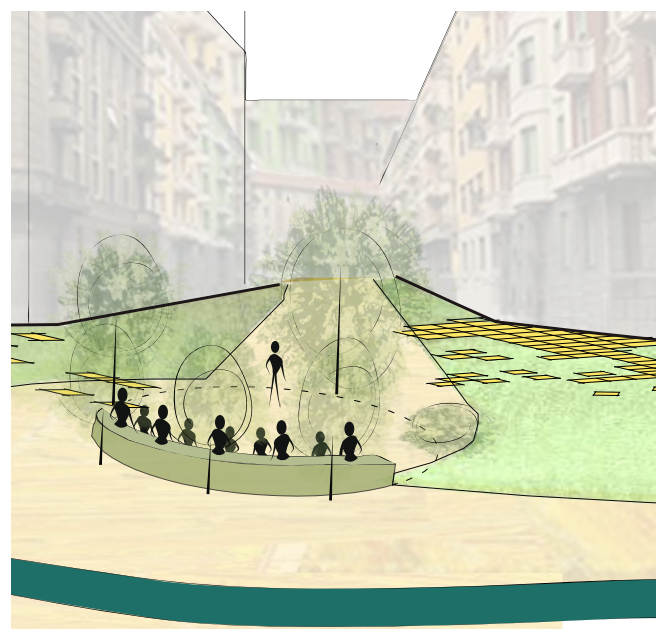
Esempi di azioni Top Down e Bottom Up

### Top Down

- COSTRUZIONE DI UN TEATRO O ANFITEATRO\* (cfr. abaco dei luoghi) CON BLOCCHI DI PIETRA, TERRAPIENO ECC.
- CONFIGURAZIONE DI "STELLE" (cfr. abaco dei luoghi) CON IL POSIZIONAMENTO DI PANCHINE, SEDUTE, TAVOLI ECC.
- PREDISPOSIZIONE DI TOTEM WIFI E PRESE DI CORRENTE
- ARREDI ED ATTREZZATURA SPORTIVA SPOSTABILE

### Bottom Up

- LIBERA APPROPRIAZIONE DEL SUOLO E INSTALLAZIONE DI AMACHE, OMBRELLONI, SEDIE, TAPPETI ELASTICI ECC.
- LIBERA CREAZIONE E POSIZIONAMENTO DI ARREDI



utilizzo e che molte altre categorie mobili, insistono sullo stesso spazio. E' anche bene sottolineare, che un corretto trattamento della superficie, e un progressivo smantellamento dei manti esistenti in favore di superfici drenanti può ridurre significativamente gli impatti ambientali (cfr. invarianza idraulica).

### - Uso e disponibilità dell'arredo urbano

L'arredamento urbano è da intendersi come un set di requisiti di comfort di cui lo spazio è dotato per permettere, incentivare/disincentivare alcuni comportamenti. Se per esempio si vuole dedicare un'area ai giovani si potrebbe predisporre, tendendo come cartina tornasole i dimensionamenti dell'abaco dei luoghi, una colonnina wi-fi e prese di corrente, predisponendo pochi arredi atti alla sosta e lasciando la possibilità di completare l'arredamento e di intervenire seppur minimamente all'atto di appropriazione e quindi di semantizzazione.

### - Elementi del paesaggio

Il paesaggio è il patrimonio gratuito, o caramente pagato, dato dall'immagine delle nostre città. Tutto quello che è presente sulla strada è considerabile come elemento del paesaggio. Come ogni piazza, statua o caserma, allo stesso modo un albero inaspettato o un fiorito balcone ad angolo, persino l'ambulante che è oramai lì da quindici anni. Il paesaggio urbano è quindi un paesaggio anche umano, un mondo complesso e ricchissimo di simboli e stimoli, ed è di fondamentale importanza osservare e sottolineare elementi stimolanti o rituali. I due elementi del paesaggio individuati dalla ricerca sono la vegetazione, intesa qui come esclusiva vegetazione a sviluppo verticale (alberi, totem verdi, filari, ecc...), e l'elemento copertura, sopra descritto. La vegetazione, verticale e l'elemento di copertura hanno in comune uno sviluppo verticale e sono portatori di ombre, dunque di spazi in qualche modo riparati. Elementi con tali caratteristiche, inoltre, possono essere, per il corpo camminante veri e propri landmark, punti di riferimento insospettabili in fase progettuale. Questo fa sì che il piede-ruota percepisca quella porzione di città come familiare e possa facilmente localizzarsi ed eventualmente scegliere di proseguire o variare il percorso.

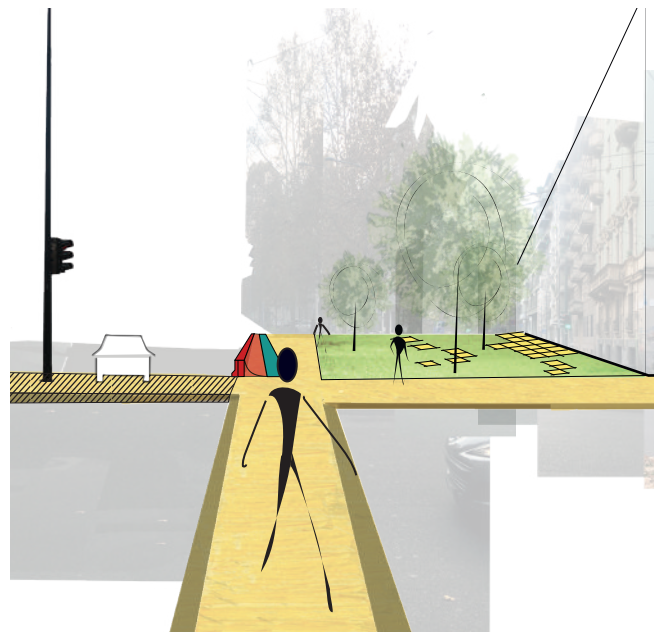


## ELEMENTI DEL PAESAGGIO

Esempi di azioni Top Down e Bottom Up

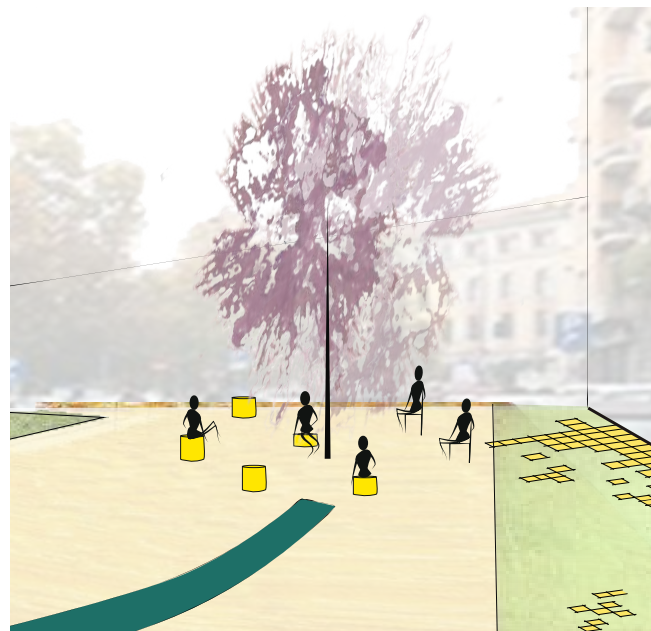
### Top Down

- INSTALLAZIONE DI COPERTURE
- PIANTUMAZIONE VERTICALE A SCOPO DI BARRIERA CARRABILE, PROTETTIVO (effetto confine), O ESTETICO.
- SOPRAELEVAMENTO DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E LA CREAZIONE DI PAVIMENTAZIONE CONTINUA PER IL PIEDE-RUOTA



### Bottom Up

- LIBERA PIANTUMAZIONE DEI SUOLI VERDI A QUALSIASI SCOPO (orto, fiori, alberi da frutto ecc.)
- COSTRUZIONE DI TENDE, COPERTURE TEMPORANEE, ECC.
- UTILIZZO DELLA CONFIGURAZIONE "STELLA" COME AULA SCOLASTICA E PIANTUMAZIONE DI ALBERI COME SEGNAPOSTO



### - Segnaletica

Per quanto riguarda la segnaletica è necessario dichiarare che esiste già una chiara e nota codifica, soggetta a normativa, ed è necessario non intaccare o complicare la codifica stradale vigente.

La ricerca interpreta lo strumento tematico della segnaletica come tentativo di codifica parallela per il piede-ruota. Un sistema organizzato con pavimentazioni, materiali, verde, sistemi d'illuminazione, colori, eccetera. Ai fini di comporre una nuova codifica pedonale riconoscibile anche in termini di sicurezza. Nello specifico la ricerca utilizza una pavimentazione drenante di colore giallo per identificare i percorsi ad uso piede ruota, questa è estesa anche agli spazi piede-ruota a cui è consentito l'accesso carrabile. Col tempo, infatti, le porzioni calpestate dalle automobili assumeranno un colore più scuro costituendo così un altro margine assente, dichiarando in quel punto la concomitanza di utenti, invitando a prestare attenzione ai fini di una maggior sicurezza per tutti. La segnaletica non è quindi costituita da un set di icone o cartelli indicatori, è invece data dalla ripetizione di una serie di scelte costanti, ripetibili. L'esperimento richiede la lettura, la rappresentazione e l'utilizzo degli strumenti, funzionalmente semplici e chiari, in modo commistionato, ambiguo ed interpretato. Ne è un semplice esempio l'utilizzo degli alberi come barriera, dove la forma di vita arborea, di per sé considerabile come un elemento del paesaggio, viene trasformata in un'efficace barriera protettiva tra due ambienti urbani diversamente funzionalizzati. Richiede un appropriato trattamento di suolo che può essere occasione per la trasformazione di nuovi spazi verdi e non, per stare e muoversi. E può ulteriormente essere letta come elemento segnaletico, grazie alla forma stessa degli alberi, che tendono in alto a diverse altezze. Tali strumenti, devono pertanto essere sfruttati per il grande margine di interpretazione funzionale, progettuale e creativa che sono in grado di offrire.

## Conclusioni

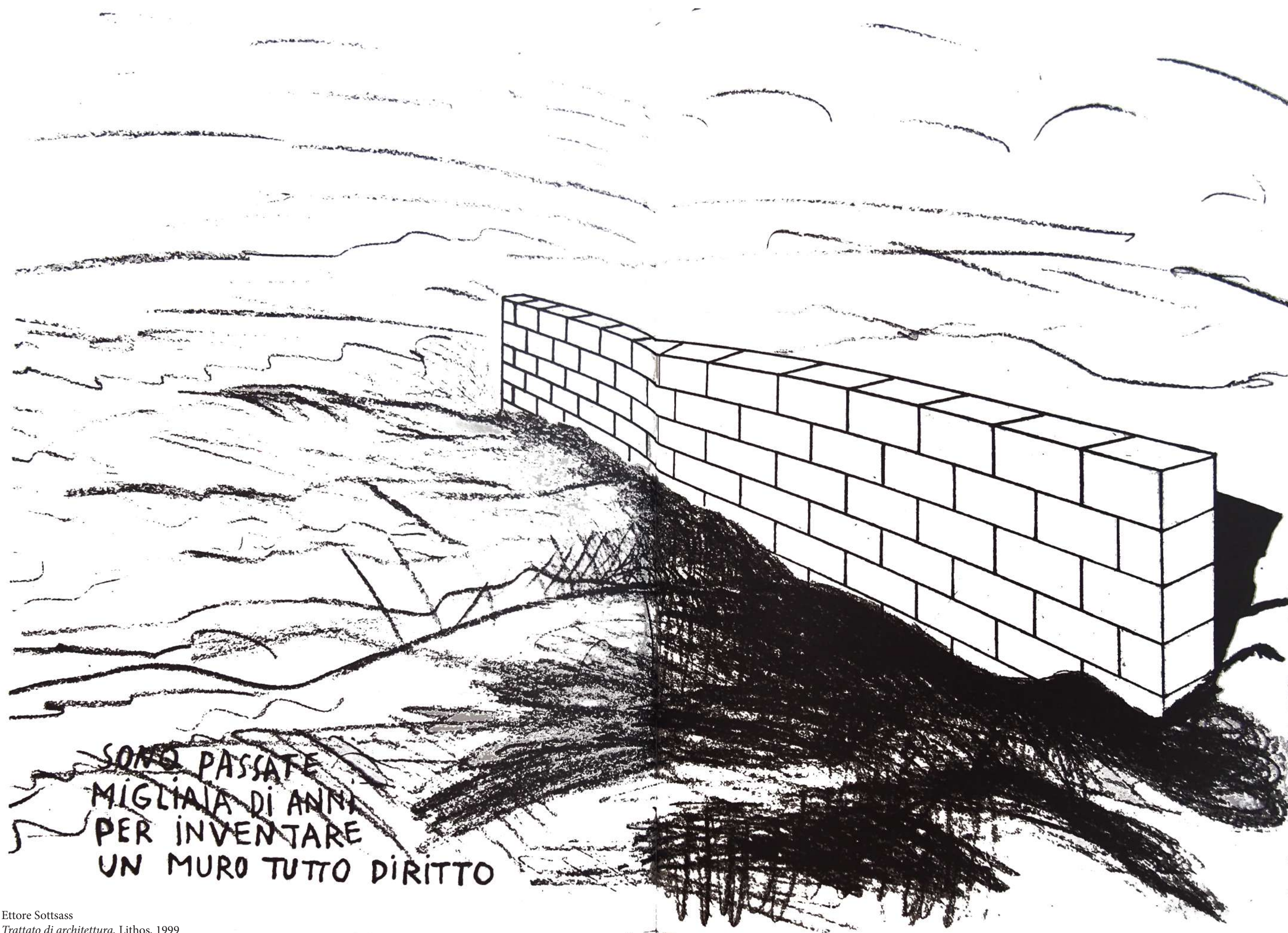
La *Strategia d'adattamento* che il Comune di Milano ha reso pubblica nell'aprile 2020, in risposta alla shoccante crisi pandemica in corso, dichiara col nome stesso, la necessità di adattarsi (lat. *adaptare*: accomodare; aggiustare; accomodare una cosa ad un'altra mediante convenienza o proporzione). La città e lo spazio pubblico, come luogo dove il trauma è messo in scena, sono chiamati in causa, dal documento, per contribuire significativamente alla creazione del *-nuovo ordinario-*. La strategia è rivolta alla tutela della salute dei cittadini, in senso ampio, includendo nel concetto di benessere anche la possibilità e lo sviluppo di relazioni sociali. Peculiarmente, il documento prefigura micro-città dei 15 minuti, incentiva la mobilità dolce e la fruizione di strade e piazze, e questo significa che finalmente, “per pandemia”, i cittadini sono riconosciuti, implicitamente e non, come motore e fulcro vitale della società, dei mercati, delle culture e delle popolazioni. Tenendo il documento come cartina tornasole, l'esperimento di ricerca, vuole proporre un nuovo ordinario, un ordinario che non sia una risposta passiva, di sussistenza, alla pandemia, bensì un'occasione di “guadagno” dalla crisi pandemica, in maniera poco retorica e molto pratica. Perché se è necessario *-stravolgere l'ordinario-* cambiare e salvaguardare i cittadini mortali, è bene cominciare la rivoluzione mettendo al centro il concetto debordiano della *-critica della geografia umana-*, che è la pratica che mette insieme, quella collettiva del costruire località e la pratica individuale dell'appropriazione spaziale come racconto della *-loro storia totale-*. Poiché, continuando con Debord, *-In questo spazio mobile del gioco, e delle variazioni liberamente scelte delle regole del gioco, l'autonomia del luogo può ritrovarsi e restituire così la realtà del viaggio e della vita compresa come un viaggio che ha in se stesso tutto il suo senso-*. Per tali ragioni, la ricerca assume la prospettiva del corpo camminante, cambiando così l'intero orizzonte semantico delle osservazioni, valutazioni e delle scelte progettuali. La ricerca è pertanto un esperimento di semantizzazione dello spazio ordinario camminabile, come spazio sociale e confortevole. E per dare nuovo significato ad una città non fisicamente cancellabile, vengono cambiati i termini, le osservazioni e le prospettive, che diventano corpocentriche. Al fine della semantizzazione, il primo concetto reinterpretato rispetto al documento, è quello di quartiere, che essendo frutto di scelte a matrice economico-funzionalista non può in nessun modo essere il luogo delle pratiche corpocentriche a scopo relazionale. Il concetto di quartiere, viene pertanto sostituito con quello di spazio ordinario camminabile (campo visivo sociale)

*-l'ambiente fisico diretto e immediato [...] luogo reale e concreto dove l'individuo sperimenta e valuta di persona le decisioni che sono state prese a livello progettuale-* (Gehl J., 2012), che viene assunto come scala dell'esperimento. Nello Spazio Ordinario Camminabile, si indagano le due pratiche del corpo camminante: lo stare ed il muoversi. Queste due categorie d'indagine sono necessarie per l'individuazione e la qualificazione dei luoghi dello spazio ordinario camminabile, atti ad accogliere o favorire lo sviluppo di attività sociali, ricordando, come dice Jan Gehl, che *- Incontrarsi, essere presenti nel medesimo spazio resta in ciascuna di queste circostanze il requisito di base-*. Nell'ultima fase, quella della sperimentazione progettuale in Città Studi, Milano, viene organizzato e gerarchizzato lo spazio ordinario camminabile al fine di dichiarare spazialmente la priorità del piede ruota su tutte le altre categorie mobili, letteralmente ribaltando l'attuale vocazione dello spazio urbano. Per completare il progetto di semantizzazione è inoltre necessario che, questo spazio ordinario camminabile strutturato ed organizzato in modo corpocentrico venga, ad un certo punto, liberamente occupato e vissuto dai cittadini in modo sicuro ma del tutto informale. Se lo spazio pubblico comincerà ad essere camminato *-come eventuale estensione del proprio spazio “domestico”, recuperando una idea di “casa”, e in generale dell'abitare, larga, capace di includere, nei modi e nelle forme che saranno possibili, gli spazi comuni e collettivi* (A. Bruzzone, 2020), allora il processo di semantizzazione potrà considerarsi concluso. Osservare lo spazio urbano come uno spazio ordinario camminabile, presenta vantaggi a diverse scale. Alla scala dell'individuo, significa vivere in uno spazio ad alta qualità disegnato e proporzionato sulle possibilità spaziali del corpo, condizioni che favoriscono lo stare e il muoversi e quindi infinite possibilità relazionali. Alla scala della città, significa trasformare una strategia d'adattamento in occasione di trasformazione radicale finalizzata al benessere dei cittadini. Che, in ultima analisi, significa prefigurare un nuovo ordinario con al centro la vera priorità urbana: colui che abita la città. Senza escludere che questo set di osservazioni e indicazioni corpocentriche, possano costituire una “guida allo spazio ordinario camminabile” favorendone la diffusione. Ad un'ultima e più concettuale scala, significa riconoscere concretamente il valore dell'architettura come espressione *firma* di società, mercati, culture, popolazioni ed individui, e assumersi la responsabilità del futuro, facendo sì che l'architettura sia ancora una volta portavoce di un mondo in divenire.



DOPO OGNI RIVOLUZIONE C'E' UN MOMENTO DI PERPLESSITA'. SI CERCA DI CAPIRE CHE COSA E' SUCCESSO, SI CERCA DI CAPIRE COME ANDARE AVANTI E AD OGNI MODO DOPO OGNI RIVOLTA SI RIMANE QUELLI CHE HANNO PARTECIPATO ALLA RIVOLTA DI QUEI GIORNI NON CI SI PUO' PIU' LIBERARE LA SOLA COSA CHE SI PUO' FARE E' CONTINUARE A USARE QUELLO CHE E' SUCCESSO E AGGIORNARLO AL PASSARE DEL TEMPO, VOGLIO DIRE, AGGIORNARLO A QUELLO CHE E' CAMBIATO, PROFONDAMENTE CAMBIATO ANCHE PERCHE' E' SUCCESSO QUELLO CHE E' SUCCESSO.





SONO PASSE  
MIGLIAIA DI ANNI  
PER INVENTARE  
UN MURO TUTTO DIRITTO



## Bibliografia

- Augè Marc, *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 2018
- Bianchetti Cristina, *Corpi tra spazio e progetto*, Architettura n. 35, Mimesis Edizioni, Udine, 2020
- Cacciari Massimo, *La città, Al di là del detto*, Pazzini, Rimini, 2009
- Carmona M., Heath T., Oc T., *Public places urban spaces: the dimensions of urban design*, Taylor & Francis Ltd, 2003
- Colville-Andersen Mikael, *Copenhagenize: the definitive guide to global bicycle urbanism*, Island Press, 2018
- Comune di Milano, *Strategia di adattamento, Documento aperto al contributo della città*, aprile 2020
- Costa Marco, *Psicologia ambientale e architettura. Come l'ambiente e l'architettura influenzano la mente e il comportamento*, Franco Angeli, Milano, 2016
- Cowan Robert, *The Dictionary of Urbanism*, Streetwise Press, 2005
- Cullen Gordon, *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione*, Edizioni Calderini, Bologna, 1976
- De Certeau Michel, *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, Roma, 2010
- Debord Guy, *La società dello spettacolo*, Baldini Castoldi, Torino, 2003
- Del Monte Roberto, *La realtà diminuita. Fenomenologia di un mondo in riduzione*, Diogene Multimedia, Bologna, Prima edizione ottobre 2016
- Galasso L., Montana F. (a cura di), *Euripide, Medea*, Einaudi Scuola, 2004
- Gehl Jan, *Cities for people*, Island press, Washington, 2010
- Gehl Jan, *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, collana Politecnica, Maggioli editore, 2012
- Gregotti Vittorio, *Città e post metropoli*, Giulio Einaudi Editore, Torino, 2011
- Hall Edward T., *La dimensione nascosta: vicino e lontano. Il significato delle distanze tra le persone*, Bompiani, Milano, 1996
- Heidegger Martin, *Costruire abitare pensare*, in *Saggi e Discorsi*, Mursia, Milano, 1976
- Krier Rob, De Benedetti M., *Lo spazio della città*, Città studi, Milano, 2003
- Perec George, *Specie di spazi*, Bollati Boringhieri, 1989
- Salzano Edoardo, *Ma dove vivi? La città raccontata*, Corte del fontego, Venezia, 2007
- Signorelli Amalia, *Antropologia culturale*, Collana d'istruzione scientifica, McGraw-Hill Education, New York City, 2011
- Sottsass Ettore, *Metafore*, Architettura monografie, Skira, Losanna, 2002 (fuori catalogo)
- Sottsass Ettore, *Scritto di notte*, Adelphi, Milano, 2010
- Van der Kolk Bessel, *Il corpo accusa il colpo. Mente, corpo e cervello nell'elaborazione delle memorie traumatiche*, Cortina Raffaello, Milano, 2015
- Venturi Robert, Scott Brown D., Izenour Steven, *Learning from Las Vegas*, MIT Press, Massachusetts, 1972



Risorse online

Bhandari R. B., N. Okada, Yokomatsu M., Ikeo H., Analyzing urban rituals with reference to development of social capital for disaster resilience, IEEE International Conference on Systems, Man and Cybernetics, Istanbul, 2010 (6/05/2020)

[www.ilgiornaledellarchitettura.com](http://www.ilgiornaledellarchitettura.com)

Amendola Giandomenico, Ognuno ritroverà la città del proprio immaginario, Le case e la città ai tempi del coronavirus (20/06/2020)

Bruzzese Antonella, Io resto a casa ma cos'è casa? Abitare privo di città al tempo del Covid-19, Le case e la città ai tempi del coronavirus (23/05/2020)

Dessi Valentina, Distanziamento sociale vs rigenerazione urbana sostenibile- Ripartire dalla sostenibilità ambientale alla scala micro-urbana per ripensare la città del dopo-Covid, Le case e la città ai tempi del coronavirus (23/05/2020)

Manfra Margherita, Dobbiamo fare spazio (pubblico), Le case e la città ai tempi del coronavirus (23/05/2020)

Mello Patrizia, Quanto vale una terrazza, Le case e la città ai tempi del coronavirus (20/06/2020)

Moccia Francesco Domenico, Ma la rigenerazione ha bisogno dell'urbanistica, Le case e la città ai tempi del coronavirus (20/06/2020)

Roda Michele, Flick: la pandemia e la pari dignità sociale nella città, intervista a Giovanni Maria Flick, Le case e la città ai tempi del coronavirus (30/08/2020)

Petrillo Agostino, Nei territori dell'incertezza. Riflessioni su spazi urbani e pianificazione post-Covid, Le case e la città ai tempi del coronavirus (24/05/2020)

[www.medium.com](http://www.medium.com), Intervista a Mikael Colville- Andersen (22/02/2020)

## Ringraziamenti

Mi piacerebbe, un giorno, insegnare. Credo che insegnare sia più che educare, perchè passa attraverso un qualche atto di ispirazione. Ho guardato molte volte, dal mio lato della cattedra, ma solo oggi mi accorgo che, lo sbarramento orizzontale tra noi studenti e lui, Professore, è un limite apparente. Indica chiaramente che, ai due lati opposti, uno giudica e uno viene giudicato, uno lavora e l'altro corregge, ma non mette alcun limite davanti alla persona, alla personalità, alla capacità di ispirazione. E' a caccia d'ispirazione, curiosa e feroce che, studiando i miei insegnanti, mentre cercavo di capire che tipo d'insegnante io stessa volessi diventare, ho finito per diventare un "eterno studente", con l'unico obiettivo di imparare e "divorare". Adesso che, formalmente, sto per abbandonare questo *status*, prendo atto di tutte le esperienze e le opportunità che mi hanno formato, e mio malgrado, devo riconoscere che non ha davvero più importanza chi stia da quale lato della cattedra a fare cosa, perchè insegnare, per me, oggi, significa essere in una relazione ispirata. Pertanto, voglio ringraziare, oggi, tutti gli insegnanti di tutte le classi e di tutte le scuole, che mi hanno accompagnato e ispirato. Grazie.

Voglio ringraziare il Professor Gabriele Pasqui per la fiducia, e per aver dato ad un "eterno studente" l'opportunità di esprimersi liberamente.

Al Professor Daniele Villa, senza il quale nessuna tesi sarebbe mai stata scritta. Grazie.