

# *Enciclopedia Sociologica dei Luoghi*

Volume 4

a cura di Giampaolo Nuvolati



Il lavoro di coordinamento per la realizzazione del Volume 4 è stato svolto da Monica Bernardi e Luca Bottini.

Il Volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano-Bicocca.

© 2021 Ledizioni LediPublishing  
Via Antonio Boselli, 10 – 20136 Milano – Italy  
[www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)  
[info@ledizioni.it](mailto:info@ledizioni.it)

*Enciclopedia Sociologica dei Luoghi. Volume 4*, a cura di Giampaolo Nuvolati

Prima edizione: giugno 2021

ISBN cartaceo 978-88-5526-505-8

ISBN eBook 978-88-5526-506-5

Progetto grafico: ufficio grafico Ledizioni

Informazioni sul catalogo e sulle ristampe dell'editore: [www.ledizioni.it](http://www.ledizioni.it)

Le riproduzioni a uso differente da quello personale potranno avvenire, per un numero di pagine non superiore al 15% del presente volume, solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata da Ledizioni.

*Enciclopedia*  
*Sociologica*  
*dei Luoghi*

Volume 4

a cura di Giampaolo Nuvolati

Ledizioni



M

Marciapiedi – Alba Angelucci

# M I marciapiedi fra sfera pubblica e sfera privata: lo spazio ibrido delle relazioni urbane

di Alba Angelucci<sup>1</sup>

I marciapiedi possono sembrare un qualcosa di scontato agli occhi di un cittadino moderno, un elemento tanto familiare del tessuto urbano da diventare quasi invisibile. Allo stesso tempo però questi elementi architettonici, nati con la rivoluzione industriale, sono portatori di molteplici e sfaccettati significati sociali che li rendono una delle dimensioni socio-spaziali più importanti nei contesti urbani contemporanei. Sicurezza, conflitto, diversità sono le tre dimensioni chiave che verranno analizzate in questo saggio e che vedono i marciapiedi come protagonisti. Questi, infatti, ponendosi come linea di demarcazione in uno spazio fra la vita intima e quella sociale di ognuno di noi, diventando così un ibrido fra la dimensione pubblica e quella privata, rivelano e svelano alcune delle dinamiche più importanti in atto nelle nostre società. Analizzare queste dimensioni chiave e la loro evoluzione nel tempo permette di mettere in luce ri-negoziazioni, discriminazioni, relazioni di potere e subordinazione nelle quali siamo calati tutti i giorni.

*Sidewalks may look like something taken for granted for modern citizens, such a familiar element of the urban fabric to become almost invisible. At the same time, though, these architectural elements, born with the industrial revolution, bear multiple and multilayered social meanings which make them one of the most important socio-spatial dimensions of contemporary urban contexts. Safety, conflict, diversity are the three key dimensions that will be analysed in this contribution, to highlight the leading role of sidewalks. Indeed, these can be seen as a landmark between the intimate and social life of everyone, as a hybrid place between the public and private sphere which disclose some of the most important dynamics occurring in our society. Scrutinizing these key dimensions and their historic development will enable us to highlight re-negotiations, discrimination, relations of power and subordination that we experience on a daily basis.*

1 Alba Angelucci è dottoressa di ricerca in Economia, Società e Diritto – curriculum Sociologia: Governance, Partecipazione Sociale e Cittadinanza e assegnista di ricerca in Sociologia dell'ambiente e del territorio presso l'Università di Urbino Carlo Bo ove è anche docente a contratto di Sociologia del genere e della famiglia. Dal 2013 fa parte del Centro Interdipartimentale per la Ricerca Transculturale Applicata (CIRTA) dell'Università di Urbino. I suoi interessi di ricerca si collocano all'incrocio fra la sociologia urbana, la sociologia delle migrazioni, gli studi di genere e le politiche sociali.

## 1. Introduzione

I marciapiedi sono definiti dall'art.3 comma 1 n. 33) del Codice della strada come quella "parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni", che pertanto è interdetta agli autoveicoli e anche a tutti quelli che vengono definiti "acceleratori di andatura" come biciclette, pattini, monopattini.

Senza dover ricorrere al codice della strada, comunque, quando parliamo di marciapiedi ognuno di noi ha un'idea ben precisa di cosa stiamo parlando, essendo fra gli elementi del tessuto urbano quelli fra i più familiari e universali.

Ma l'idea specifica di marciapiede che ciascuno avrà, sarà di sicuro molto diversa a seconda del fatto che chi ci pensi viva in un contesto urbano oppure rurale, viva in una grande metropoli oppure in un piccolo villaggio di provincia. Tanto in un caso quanto nell'altro, il marciapiede assume su di sé un'enorme quantità di significati sociali essendo costituito da dimensioni socio-spaziali dense e sfaccettate.

Questo è dovuto al fatto che il marciapiede si colloca in una dimensione che può essere definita, anche visivamente, come una linea di demarcazione fra lo spazio pubblico e quello privato, che costeggia entrambe delimitandoli e allo stesso tempo entrando in relazione con essi.

In sé e per sé il marciapiede si colloca nella sfera pubblica, in quanto fa parte dello spazio delle nostre città o villaggi che condividiamo con gli altri: ci aspettiamo che sia la comunità intera a prendersene cura attraverso le sue istituzioni, è ininterrottamente esposto alla socialità, e non facciamo fatica a identificarlo come spazio "esterno". Allo stesso tempo però, è proprio sul marciapiede che alcune pratiche inerenti alla sfera privata della vita vengono performati: relazioni personali, scambi, talvolta anche commerciali più o meno legali, fino a diventare palcoscenico di situazioni estreme nelle quali può prendere addirittura il posto della dimensione domestica (si pensi al caso dei senzatetto).

Non solo, il marciapiede è anche uno spazio ibrido, sospeso, che in un certo senso può essere assimilato a ciò che è stato definito lo "spazio soglia", attraverso il quale si accede alla dimensione più intima e privata delle nostre case, ma anche a quella dimensione prettamente umana, ludica e sociale rappresentata dalle attività commerciali, dai locali per il tempo libero e così via.

Proprio la natura molteplice e le diverse funzioni dei marciapiedi li rendono interessanti sotto diversi punti di vista. Nelle prossime pagine cercheremo proprio di indagare questi diversi aspetti e in particolar modo, dopo aver accennato alla storia e all'evoluzione dei marciapiedi in termini architettonici e urbanistici, ci soffermeremo su alcune dimensioni che evidenziano la stretta interrelazione fra questi spazi e il tipo di socialità che si sviluppa in un dato contesto, il modo in cui queste interrelazioni sono cambiate nel tempo, e come in diversi contesti appaiano significati e negoziazioni dello spazio diverse.

## **2. La comparsa dei marciapiedi come necessità: storia e caratteristiche urbanistico-architettoniche**

I marciapiedi non sono sempre stati presenti nelle strade delle nostre città. Dopo una prima apparizione in epoca greco-romana, infatti, essi scompaiono per riapparire con la rivoluzione industriale. Fino al 1700, infatti, le strade delle città erano costruite seguendo uno schema ereditato dagli antichi romani, che veniva denominato "a schiena d'asino". Le strade, cioè, erano caratterizzate da una zona centrale più elevata con pendenze degradanti verso i due lati ove venivano posizionate delle cunette. In questo modo lo sporco e l'acqua piovana venivano ad essere incanalati verso queste cunette, per poter poi defluire verso l'esterno. Con la rivoluzione industriale però, l'incremento del traffico con il passaggio delle carrozze e l'aumento della popolazione che faceva sì che si producessero più rifiuti, cominciarono ad emergere problemi di tipo sanitario, con la salubrità delle strade e dello spazio pubblico sempre più critica. L'espandersi delle strade in mancanza di adeguate reti fognarie ed i sistemi di smaltimento dei rifiuti soprattutto organici fecero sì che le città diventassero delle discariche a cielo aperto, ove dilagavano cattivo odore, epidemie ed infezioni. In particolar modo i rifiuti biologici venivano con le piogge spinti verso le abitazioni che si trovavano al piano terra rendendo la salubrità anche degli ambienti privati estremamente critica. Fra il '700 e l'800 questa fu la causa della maggior parte delle epidemie che si susseguirono in maniera imponente. Gli urbanisti e gli amministratori dell'epoca cominciarono dunque a pensare a dei sistemi che potessero allontanare l'immondizia e lo sporco dalle abitazioni, rendendo le città più pulite. Prima ancora che si creassero le reti fognarie all'interno delle città, si pensò proprio a un prototipo di marciapiede che servisse



innanzitutto ad allontanare i rifiuti dagli edifici e dai pedoni, i quali non sarebbero entrati più in contatto con le acque sporche, e in secondo luogo a proteggere i pedoni dai primi veicoli su ruote. Questo prototipo era però diverso dal marciapiede come lo conosciamo oggi, essendo costituito soltanto da un cordolo molto alto che separava lo spazio dedicato al transito di veicoli su ruote da quello destinato al transito dei pedoni e all'accesso agli edifici. Il cordolo, infatti, come suggerisce l'etimologia della parola, ha la funzione di raccordare degli elementi: in questo caso sporczia da una parte e pedoni dall'altra.

Sebbene questo fosse un primo passo verso la costruzione di città più pulite e salubri e che indica una presa di coscienza della necessità di azione in questo senso, non poteva costituire la soluzione definitiva al problema della sporczia e insalubrità urbane.

Con la costruzione delle prime reti fognarie il problema delle acque nere fu per la prima volta affrontato in maniera decisiva. La costruzione di tali reti è alla base probabilmente della nascita del marciapiede così come lo conosciamo oggi, e cioè come una porzione di spazio posta ai lati delle strade e costituita da un gradino continuo più o meno sopraelevato rispetto al manto stradale. Non c'è accordo di opinioni rispetto a dove questo genere di marciapiedi sia comparso per la prima volta: alcuni sostengono che questo sia nato negli Stati Uniti altri dicono in Inghilterra (Martellotta 2018).

In Italia la tecnica di rialzare i marciapiedi comparve soprattutto nella seconda metà dell'Ottocento quando le reti fognarie vennero integrate nel sottosuolo delle città.

Sebbene la funzione sanitaria sia ancora svolta dai marciapiedi, nel corso del tempo questi hanno assunto funzioni e significati plurimi, fino al punto che questa funzione principale venisse ad essere messa in secondo piano o data per scontata dai più. Innanzitutto, la presenza sempre più imponente di autoveicoli e di altri mezzi sulle strade urbane ha fatto in modo che la protezione dei pedoni da questi venisse percepita come principale e più importante funzione dei marciapiedi. Trattandosi poi di uno spazio urbano vissuto in maniera consistente da pedoni ed essendo per questo luogo di relazioni e contatto sociale, per forza di cose i marciapiedi diventano anche teatro di negoziazione e conflitto, di uso e riuso dello spazio, di appropriazione e significazione del tessuto urbano.

### **3. Sicurezza, Conflitto, Diversità: Usi e riusi dei marciapiedi tra controllo e negoziazione**

Nelle prossime pagine, ci soffermeremo su tre aspetti strettamente interrelati, ma analiticamente distinguibili, che riguardano le funzioni sociali dei marciapiedi e le loro trasformazioni nel tempo e nello spazio.

Il primo riguarda il concetto di sicurezza nelle città, correlato, fra le altre cose, alla presenza di determinate figure che assumono il ruolo di personaggi pubblici (Jacobs 1961). Il secondo riguarda gli usi e i riusi che dello spazio pubblico dei marciapiedi sono stati fatti negli ultimi decenni, soffermandoci in particolar modo sulla negoziazione e il conflitto che genera la necessità di distinguere fra uno spazio pubblico e uno privato e di delimitarne i confini. Infine, ci soffermeremo sulla relazione tra diversità e spazio urbano concentrandoci in particolare sullo spazio dei marciapiedi e sul ruolo che questi hanno nell'emergenza di diverse categorie sociali e nella costruzione di specifici svantaggi e/o specifici privilegi per alcuni gruppi piuttosto che altri. Più nello specifico ci concentreremo su due gruppi sociali particolarmente vulnerabili, o quantomeno in posizione subalterna rispetto a quello che può essere definito come cittadino dominante, in relazione allo spazio urbano e cioè quello degli stranieri – intendendo con questo termine in particolar modo gli immigrati internazionali – e quello delle donne.

Per poter meglio indagare questi aspetti, e per cogliere tutte le sfumature e le funzioni sociali dei marciapiedi, mi riferirò nelle prossime pagine ai marciapiedi nelle città di grandi dimensioni, ove il loro ruolo e l'importanza delle loro funzioni vengono amplificate e messe in risalto dalla complessità degli scambi e delle relazioni, nonché da problematiche proprie dei grandi contesti urbani.

#### **3.1 Sicurezza**

Jane Jacobs nel suo classico *The Death and Life of Great American Cities* (1961), fornisce un resoconto ancora valido riguardante la sicurezza e la socialità delle strade e in particolare lungo i marciapiedi di Greenwich Village a New York. L'autrice comincia definendo le grandi città come dei luoghi in cui la compresenza di persone sconosciute le une alle altre è estremamente elevata. Jacobs infatti considera questo come l'elemento chiave che distingue le città dai piccoli contesti rurali, dalle periferie o dalle città di medie o piccole dimensioni. Di

continuo nelle città si assiste alla compresenza di diversi tipi di persone tra cui coloro che vivono all'interno della città, coloro che la utilizzano per attività ludiche o ricreative, coloro che la frequentano per lavoro o studio e queste persone possono avere background e provenienze fra le più disparate, possono essere molto diverse fra loro, ma soprattutto molto probabilmente sono fra di loro sconosciute. Questa coesistenza insieme alla densità delle relazioni sociali è un elemento caratterizzante le grandi città ma è anche ciò che rischia di diventare un elemento di pericolosità, almeno percepita: il fatto di non conoscere le persone che ci sono più vicine, che ci passano accanto tutti i giorni, compresi i nostri vicini di casa, in molti casi può generare un senso di sfiducia e una percezione di insicurezza dovuta alla non familiarità degli uni con gli altri.

Sappiamo bene però che alcune città sono ritenute più pericolose rispetto ad altre, e all'interno della stessa città alcuni quartieri o anche alcune strade sono percepite come più o meno pericolose. Fattori quali l'illuminazione stradale, la più alta percentuale di microcriminalità o di episodi di violenza registrata in alcuni luoghi rispetto ad altri, possono influenzare questa percezione ma allo stesso tempo altri fattori non infrastrutturali né relativi all'oggettiva presenza di criminalità, ma più propriamente sociali determinano nella maggior parte dei casi una più o meno alta familiarità con i luoghi e un diverso livello di sicurezza percepito dalle persone che li frequentano.

Secondo l'autrice, infatti, i marciapiedi e coloro che li usano non sono dei meri beneficiari passivi della sicurezza della città, tantomeno delle semplici vittime della sua pericolosità. Tanto le persone che circolano sui marciapiedi quanto i marciapiedi stessi sono degli attori protagonisti nella definizione di quella che Jacobs descrive come la "messa in scena della tragedia tra civilizzazione e barbarismo" (Jacobs 1961:30 traduzione mia) nelle grandi città.

Il mantenimento della sicurezza all'interno di una città è una funzione svolta da marciapiedi e strade nelle metropoli e non è possibile ritrovarla uguale in contesti diversi come quelli delle periferie o delle piccole comunità e villaggi rurali. La specificità di questa funzione in tale contesto urbano è dovuta a quello di cui si parlava più sopra e cioè alla continua compresenza di persone sconosciute le une alle altre. È proprio la possibilità di sentirsi al sicuro in mezzo a tanti sconosciuti che definisce secondo Jacobs il grado di sicurezza percepita all'interno di una città. Riferendosi alla società statunitense degli inizi degli anni 60 del secolo scorso la nostra autrice sottolinea come in molti quartieri e in molte zone di grandi città americane come Los Angeles o New

York il grado di sicurezza percepita fosse molto basso, e questo indipendentemente dall'effettiva pericolosità o presenza di minacce per le strade di questi quartieri. Jacobs sottolinea anche come non siano le tipologie di persone presenti in determinati posti a definire il grado di sicurezza percepita poiché le stesse categorie presenti in posti diversi possono definire quartieri generalmente reputati sicuri e quartieri generalmente reputati pericolosi. Cos'è, dunque, che rende le città sicure e confortevoli e cosa invece le rende pericolose agli occhi dei suoi abitanti?

La vitalità, la socievolezza, la tipologia e la qualità degli scambi relazionali che avvengono sui marciapiedi delle città, e di alcuni quartieri in particolare, definiscono secondo Jacobs la sicurezza o, in alternativa, la pericolosità percepita dagli abitanti e/o da chi utilizza le stesse strade e le stesse città. La percezione negativa di un contesto, il pensare che questo sia pericoloso o il percepire come molto più numerosi rispetto a quanti ne siano in realtà gli episodi di microcriminalità e violenza che avvengono in tale contesto porta le persone a frequentare sempre meno le strade, o meglio, i marciapiedi di determinati quartieri e di conseguenza questi diverranno sempre meno sicuri. È dunque proprio la densità delle relazioni e degli scambi, la compresenza di un numero elevato di persone e in particolare di certi tipi di persone, come vedremo, che determina la percezione di un contesto favorevole e sicuro all'interno di una grande città.

Alla luce di ciò, Jacobs sottolinea come uno degli errori che vengono solitamente commessi è quello di credere che l'ordine e la sicurezza nelle strade siano mantenute principalmente dalle forze dell'ordine. Sebbene la loro presenza sia molto importante e anche necessaria nelle strade delle città, ognuno di noi può facilmente riflettere sul fatto che la presenza di tali attori sul territorio non generi sensazioni positive di sicurezza e serenità. Al contrario un ingente dispiegamento di forze dell'ordine in un quartiere genera un senso di sfiducia nei confronti del contesto sociale, che porta anzi ad avere più timore che non percezioni positive di sicurezza e fiducia rispetto a quel dato contesto. Nonostante generalmente si apprezzi il lavoro che la polizia svolge lungo le strade, chi vi transita ha come la sensazione che questo lavoro sia necessario in quanto le strade siano intrinsecamente pericolose. La necessità di rivolgersi ed affidarsi alle forze dell'ordine è sintomo, dunque, di insicurezza più che di mantenimento di una situazione positiva.

Un altro errore che Jacobs ritiene venga spesso commesso soprattutto da urbanisti e pianificatori urbani è quello di pensare di risolvere le situazioni di pericolosità disperdendo le persone e quindi rendendo le relazioni sociali

che avvengono lungo i marciapiedi delle città meno dense. In questo modo, secondo l'autrice, si barattano le caratteristiche dei grandi contesti urbani per quelle delle periferie rendendo le strade delle città simili a contesti suburbani. Questo fa aumentare anziché diminuire la pericolosità delle strade in maniera esponenziale, come dimostra il grado di pericolosità delle strade di Los Angeles che sono fra le più suburbane fra le strade delle grandi città statunitensi.

I veri guardiani delle strade e dei marciapiedi, coloro che possono davvero influire sulla sicurezza percepita e vissuta sulle strade delle nostre città sono in realtà, secondo Jacobs, le persone comuni, e fra queste in particolare quelle persone che sui marciapiedi o negli edifici che li costeggiano, vivono, lavorano, e in definitiva passano la maggior parte del loro tempo. Lo spazio pubblico del marciapiede così viene controllato da una pluralità di occhi che appartengono a persone che fanno questo volontariamente poiché portatori di interessi specifici nel mantenere il quartiere sicuro.

Arriviamo così a definire quelli che secondo l'autrice sono i tre punti fondamentali per il mantenimento della sicurezza nelle strade e sui marciapiedi. Come già detto, le città con i loro esercizi commerciali, le loro infrastrutture, i loro servizi cercano in tutti i modi di attrarre persone fra le più disparate e provenienti anche da lontano. Questo è un elemento che se da un lato aumenta la possibilità di incontrare persone malintenzionate e aumenta statisticamente la possibilità di azioni devianti, allo stesso tempo pone anche un limite alla presenza e all'attuazione di tali condotte. Questo limite però è posto a due condizioni: la prima, ed è qui che si delinea il primo punto fondamentale individuato da Jacobs, è che i marciapiedi delle città attraggano un numero molto elevato di persone in ogni momento del giorno e della notte. Per fare ciò le città e dunque i marciapiedi dovranno essere popolati da persone che circolano, utilizzano servizi, esercizi commerciali spazi pubblici dedicati al loisir, e via di seguito. I servizi dovranno essere fra i più disparati in modo tale da garantire la presenza di diverse persone in diversi momenti della giornata. È da evitare in questo senso la costruzione di quartieri dedicati a una sola attività o dove siano concentrati servizi tutti dedicati a un solo target di persone e a una sola fascia oraria. La diversificazione di questi elementi di attrazione è la chiave secondo Jacobs per mantenere vivo e vitale lo spazio dei marciapiedi in ogni momento nell'arco delle 24 ore. Questo, a sua volta, attrarrà altre persone in una sorta di circolo virtuoso, poiché proprio la numerosità delle persone che utilizzano uno spazio porta a percepire un maggior grado di sicurezza. Non soltanto, la

presenza di molte persone invoglia ed attrae gli sguardi di coloro che transitano o che risiedono nelle prossimità dei marciapiedi (inquilini di case ed appartamenti che affacciano sui marciapiedi, titolari e/o gestori dei negozi, lavoratori e personale operante all'interno dei servizi e di tutti gli esercizi che sorgono lungo le strade delle grandi città, passanti che decidono di soffermarsi su una panchina, ecc.), e sono proprio questi sguardi, questi occhi puntati sui marciapiedi e su quello che l'autrice definisce il "balletto" fatto di relazioni e scambi che avvengono in questi spazi pubblici, a garantire la sicurezza e soprattutto la percezione della sicurezza da parte di coloro che ne usufruiscono. Per far sì che questa sorta di controllo volontario dei marciapiedi avvenga c'è bisogno, ed ecco che si definisce il terzo punto, che lo spazio pubblico e quello privato siano nettamente divisi e distinguibili in modo tale da poter delineare quello che è lo spazio da tener d'occhio.

Questa attività di controllo fatto da persone che possono definirsi dei volontari inconsapevoli è portata avanti in particolare da alcune figure che possono ritrovarsi sui marciapiedi delle città e che Jacobs definisce come personaggi pubblici. Nel celebre testo di Duneier della fine degli anni '90, *Sidewalks*, l'autore si riferisce proprio a questa definizione di Jacobs per descrivere alcuni personaggi che incontra sui marciapiedi dove conduce la sua etnografia per 5 anni. Queste persone che spesso non hanno un ruolo ufficiale o riconosciuto e talvolta vivono anche ai margini della legalità fungono da punti di riferimento per determinati contesti: la loro presenza continuativa, attenta e vigile lungo le strade della città conferisce loro una particolare autorevolezza e la capacità di infondere sicurezza proprio attraverso la familiarità che trasmettono anche a persone sconosciute. Questi personaggi, dunque, diventano dei personaggi pubblici e svolgono volontariamente o no, consapevolmente o no una funzione di mantenimento dell'ordine. Per queste persone infatti è importante che le strade e i marciapiedi sui quali vivono o perlomeno passano gran parte della giornata siano percepiti come dei luoghi sicuri. Mentre Jacobs parlava di personaggi pubblici riferendosi a persone identificabili in ruoli socialmente riconosciuti, come il negoziante o il vicino di casa, Duneier riconosce questi personaggi in alcune figure che si collocano ai margini (tanto della strada quanto della società) come i venditori ambulanti più o meno legalmente autorizzati, o i mendicanti stanziali e che dunque diventano familiari per le persone che frequentano quei posti.

### 3.2 *Conflitto*

Quanto finora detto ci consente di introdurre il secondo punto chiave dell'analisi relativa allo spazio dei marciapiedi, in qualche modo speculare al primo: il conflitto. Più sopra abbiamo detto che Jacobs ritiene la netta distinzione fra lo spazio pubblico e lo spazio privato una precondizione necessaria al mantenimento della sicurezza sui marciapiedi e nelle città. Questa netta distinzione però nella pratica e nella quotidianità delle relazioni e degli scambi che avvengono sui marciapiedi delle nostre città risulta essere di difficile se non impossibile realizzazione. Come evidenziato già all'inizio di questo contributo lo spazio urbano dei marciapiedi è infatti in una posizione tale per cui si ritrova continuamente ad essere oggetto di conflitto e negoziazione fra varie istanze sociali e in particolar modo si trova ad essere conteso fra la sfera pubblica e la sfera privata diventando una sorta di ibrido, uno spazio grigio, che in alcuni casi potremmo definire soglia, e che proprio per questo assume funzioni sociali peculiari e importanti che hanno modo e spazio di sussistere soltanto in tali contesti (Loukaitou-Sideris e Ehrenfeucht 2009).

Nelle più grandi città di tutto il mondo nel corso del tempo si sono verificate manifestazioni e contestazioni riguardanti proprio l'utilizzo dei marciapiedi (Kim 2012). Alcune fasce di popolazione, infatti, ritengono che lo spazio dei marciapiedi debba essere dedicato non soltanto alla circolazione dei pedoni ma che questo possa essere sfruttato con modalità fra le più disparate, in grado di soddisfare bisogni e necessità provenienti da più parti.

Uno degli utilizzi più comuni dei marciapiedi è quello fatto da venditori ambulanti più o meno legalmente riconosciuti. La maggior parte dei sindaci e degli amministratori locali delle città interessate da tali attività ha cercato nel corso del tempo di limitarne la diffusione, non sempre con grandi risultati (Hermosillo 2010). La peculiare situazione in cui queste persone lavorano, e il fatto che il più delle volte questi lavori sono svolti da categorie di persone più vulnerabili e di per sé meno visibili, rende il contrasto a questo tipo di attività difficile, e l'opportunità e necessità di tale contrasto discutibile. Questa modalità di utilizzo dei marciapiedi è una forma di appropriazione dello spazio pubblico al fine di svolgere delle attività di scambio commerciale più o meno autorizzato che rientrano nell'alveo delle relazioni private di compravendita. L'ambiguità e l'ambivalenza dell'esistenza di queste relazioni in contesto pub-

blico è ancor più evidente nel caso in cui i venditori ambulanti siano degli abusivi, e quindi non regolarmente autorizzati dall'autorità pubblica.

Un altro tipo di utilizzo dello spazio dei marciapiedi da parte di attività commerciali che non rientrano nelle attività offerte da istituzioni pubbliche è rappresentato dallo spazio che pub, bar e altri locali di questo genere utilizzano al fine di ospitare tavolini o altre utilità che attraggono persone che ivi sostano trascorrendo del tempo libero. In questo caso l'autorizzazione istituzionale è generalmente presente ma questo non impedisce il crearsi di conflitto e malumori che possono sorgere da parti diverse riguardo l'opportunità di questo tipo di utilizzo dello spazio pubblico (Shoup 2010). Discorso analogo può essere fatto per le installazioni dei cosiddetti parklet urbani, ovvero dei prolungamenti dei marciapiedi ove vengono posizionate panchine, aiuole o simili, appositamente pensate per ospitare delle persone nel loro tempo libero o in attimi di pausa. Il fatto stesso di ospitare delle persone che si siedono per passare del tempo soli o in compagnia a sorseggiare un caffè o a mangiare un panino durante la pausa pranzo ha incredibilmente suscitato numerose proteste da parte di alcuni gruppi sociali che hanno portato alcuni amministratori locali a stabilire con delle ordinanze delle restrizioni alla possibilità di sostare lungo i marciapiedi nello spazio pubblico in determinate ore del giorno e della notte.

A queste attività più o meno regolate e regolabili si aggiungono inevitabilmente i comportamenti dei singoli e l'utilizzo che dei marciapiedi questi fanno nelle modalità più disparate e secondo le necessità e i bisogni specifici: persone che sono solite sostare per lungo tempo davanti a bar e altre attività come negozi e ristoranti, mendicanti che utilizzano determinati punti della città e in particolare dei marciapiedi come base ove è possibile ritrovarli per la maggior parte del tempo, senz'altro che di notte e di giorno fanno dei marciapiedi la loro casa utilizzandoli per viverci e per dormire.

Tutto ciò porta ad una ibridazione fra quelle che sono pratiche inerenti la sfera domestica e spazi che appartengono invece alla sfera pubblica, mescolando attività e relazioni private, o addirittura intime, con la continua esposizione alla socialità e al contatto con gli sconosciuti che caratterizza lo spazio pubblico del marciapiede. In questo modo è proprio la definizione di spazio pubblico e spazio privato a essere messa in discussione, e questo porta all'affiorare e all'acutizzarsi di tensioni e conflitti fra le diverse interpretazioni che di questa definizione vengono fatte.



Cosa significa per gli abitanti di una città il fatto che i marciapiedi siano pubblici e dunque uno spazio di tutti? Ci si aspetta che lo spazio dei marciapiedi sia accessibile a chiunque in quanto pubblico ma allo stesso tempo ci si aspetta che negozianti, gestori di locali o anche proprietari di abitazioni che si affacciano sui marciapiedi si prendano cura dello spazio del marciapiede direttamente antistante l'ingresso delle loro attività o abitazioni. Ci si aspetta che senza tetto o mendicanti vengano espulsi da questo spazio pubblico o comunque si considera lecito il fatto che le autorità pubbliche perseguano questi utilizzi dello spazio del marciapiede, ma non dà fastidio la presenza della bancarella del venditore ambulante e non ci si scandalizza per la presenza di tavolini appartenenti a un bar o un ristorante ai quali non ci si può sedere se non consumando al bar o al ristorante in questione.

Dietro queste diverse interpretazioni, significazioni e aspettative si celano delle specifiche relazioni di potere all'interno delle quali alcune categorie di persone si collocano in una posizione subordinata rispetto ad altre. La specifica struttura delle relazioni di potere che si configura oggi all'interno della società contemporanea ha le sue fondamenta nell'impostazione economica capitalista, nel passato industriale della maggior parte delle nostre grandi città su cui si è modellato lo spazio urbano (Loukaitou-Sideris e Banerjee 1998, Smith e Low 2005, Harvey 2006). E così è proprio la posizione socioeconomica delle persone che porta a differenze sostanziali nell'utilizzo dello spazio pubblico e di conseguenza a conflitti e tensioni rispetto alla legittimità di tali usi che vedono i marciapiedi in prima linea tanto come campo di battaglia fra diverse istanze, tanto come attori protagonisti di azioni dimostrative e non, da parte di tutte le parti sociali coinvolte.

Il mendicante, il venditore ambulante, il senzatetto utilizzano lo spazio pubblico in quel modo, con molta probabilità, perché costretti dalla loro posizione socioeconomica. È possibile allo stesso tempo che determinati usi dello spazio pubblico vengano portati avanti da alcune categorie sociali proprio per sostenere alcune istanze e posizioni sociali che vorrebbero una diversa strutturazione delle relazioni di potere all'interno della società con una più equa distribuzione di diritti e doveri rispetto allo spazio pubblico (Turner e Schoenberger 2012, Valenzuela 2003). Il marciapiede diventa così terreno di contestazione e di rivendicazione, di appropriazione dello spazio urbano attraverso la sua ri-significazione e ri-produzione (Lefebvre 1968, 1974).

Luogo di coesistenza e di produzione di sicurezza, dunque, ma anche di conflitto, tensione e negoziazione rispetto agli usi che del marciapiede si fanno, alle pratiche di appropriazione dello spazio che provengono tanto dagli attori istituzionali quanto dalle fasce di popolazione più vulnerabili e che ridisegnano non soltanto il confine fra la sfera pubblica e la sfera privata ma anche la definizione stessa di pubblico e privato. Questi risultano così avere dei confini sempre più sfumati e delle accezioni che possono contaminarsi l'un l'altra creando degli spazi ibridi. Il marciapiede, dunque, svolge un ruolo da protagonista attivo nella definizione degli spazi della città, della possibilità di appropriazione e fruizione dello spazio da parte tanto di cittadini stanziali quanto di utilizzatori temporanei, e in definitiva contribuisce a modellare il significato del concetto di cittadinanza urbana (Beauregard e Bounds 2000). Attraverso il conflitto che presuppone la rivendicazione dei diversi utilizzi dei marciapiedi, i cittadini e le cittadine urbane possono infatti appropriarsi di uno spazio della città attribuendo ad esso diversi e molteplici significati e generando senso di appartenenza. Proprio questo senso di appartenenza, l'appropriazione e la ri-significazione di alcune porzioni di spazio urbano sono alla base di quello che Lefebvre chiamava "diritto alla città" e che può essere collegato proprio al concetto di cittadinanza urbana, fatto di diritti e doveri giocati tutti a livello locale attraverso le pratiche spaziali quotidiane.

I marciapiedi svolgono quindi, fra le altre, la funzione di partecipare alla definizione dei confini fra sfera pubblica e privata, e per questo sono uno dei luoghi privilegiati per la negoziazione del significato e delle pratiche legate alla cittadinanza urbana.

### ***3.3 Diversità***

Nel mezzo della tensione fra sicurezza e conflitto sui marciapiedi ritroviamo una serie di categorie sociali che, per la loro peculiare posizione all'interno di quella che può essere definita la gerarchia sociale basata sulla struttura di potere esistente, possiamo chiamare subalterne. Fra queste, nelle seguenti righe ci soffermeremo su due categorie in particolare: la categoria delle donne e quella degli immigrati. Queste due categorie che si riferiscono ai macro concetti di genere e diversità ci permettono di evidenziare alcune dinamiche che le riguardano e che prendono vita proprio grazie e attraverso i marciapiedi.

Entrambe le categorie sono prese in primaria considerazione, al punto da poterle definire dei casi emblematici, all'interno del dibattito sulla sicurezza delle strade e dei marciapiedi delle nostre città, e allo stesso tempo entrambe le categorie sono al centro di negoziazione e conflitto riguardanti l'appropriazione degli spazi delle città e in particolare dei marciapiedi. Si trovano dunque in una posizione peculiare, che ci permette di analizzare più da vicino quanto detto finora.

All'interno dei suddetti dibattiti su sicurezza e conflitto sulle strade e sui marciapiedi delle nostre città queste due categorie ricadono ognuna in una specifica posizione: le donne sono generalmente descritte come "vittime" della supposta o reale mancanza di sicurezza delle strade mentre le persone immigrate vengono associate al concetto stesso di pericolosità e quindi descritte come la fonte dell'insicurezza percepita lungo i marciapiedi.

Nonostante in Italia le statistiche mostrino come tutti i reati di strada e la microcriminalità siano ormai in costante decrescita da molti anni a questa parte (Il Sole 24 Ore 2020), la percezione che si ha della sicurezza lungo le strade e in particolar modo sui marciapiedi, e il racconto che di questa viene fatto da media e opinione pubblica sembra restituirci un'immagine di strade e marciapiedi pericolosi soprattutto per alcune categorie di persone come quella delle donne. Numerosi studi si sono concentrati proprio su come questo argomento venisse trattato tanto dai media quanto dal punto di vista delle politiche adottate. Tamar Pitch e Carmine Ventimiglia nel 2001, in un interessante studio sottolineano come gli studi sulla sicurezza urbana non tengano conto generalmente dalle differenze di genere nell'utilizzo degli spazi urbani, e qualora lo facciano sottolineano come queste non tengano conto dell'agency delle donne, ma le considerino come delle categorie vulnerabili da proteggere attraverso politiche che rendano lo spazio urbano un luogo percepito come più sicuro.

La maggior parte delle aggressioni e degli episodi di violenza subiti dalle donne avvengono in quello che definiamo come spazio domestico delle mura di casa, da parte di persone, per la maggior parte uomini, più che familiari (Farina *et al.* 2020). Ciononostante, lo spazio pubblico del marciapiede è quello che viene descritto e percepito come lo spazio dell'insicurezza ed è quello in cui normalmente ci si sente più esposte. Alla luce di ciò le politiche si muovono generalmente nella direzione di incrementare la protezione e la sicurezza percepita dalle donne, attraverso ad esempio l'illuminazione delle strade e dei marciapiedi. Pitch e Ventimiglia sottolineano criticamente come invece le po-

litiche dovrebbero occuparsi di incrementare l'autonomia delle donne per porle allo stesso livello della controparte maschile nell'utilizzo e nella possibilità di appropriazione dello spazio urbano.

D'altra parte, si assiste in numerosi casi a pratiche di resilienza e di resistenza da parte delle donne nell'utilizzo quotidiano dello spazio urbano. In alcuni contesti e a determinate condizioni le donne riescono ad appropriarsi di porzioni di spazio urbano attraverso l'utilizzo quotidiano dei marciapiedi per pratiche legate ad esempio alla sfera privata della cura dei figli o del mantenimento delle relazioni sociali di quartiere (Angelucci 2016). Questo tipo di utilizzo non soltanto permette ad alcune specifiche categorie di donne di appropriarsi di una parte dello spazio urbano, ma soprattutto sottrae queste porzioni di spazio ad utilizzi diversi, talvolta illeciti, e che possono generare al contrario percezione di insicurezza e pericolo. La presenza stessa di donne con bambini al seguito lungo i marciapiedi di una città genera una sicurezza percepita (e di conseguenza anche reale) che a sua volta attrarrà un certo tipo di utilizzo delle strade e dei marciapiedi. In questo senso le donne da categoria ritenuta più vulnerabile rispetto ad altre in riferimento al concetto di sicurezza pubblica diventano attrici protagoniste ed elemento stesso di produzione di tale sicurezza.

Discorso analogo seppure invertito può essere fatto per quanto riguarda gli immigrati presenti lungo i marciapiedi e per le strade delle nostre città. Parlo di immigrati al maschile in quanto le donne immigrate rientrano nella categoria di cui abbiamo parlato finora sebbene la loro specifica posizione presenti delle peculiarità dovute proprio all'intersezione del loro status di donne e di straniere, con specifiche accezioni positive o negative a seconda della provenienza.

Prestando attenzione alla categoria degli stranieri immigrati in generale è possibile rilevare come il discorso pubblico, mediatico e talvolta politico li utilizzi come capri espiatori per giustificare la presenza o la percezione di insicurezza lungo le strade e i marciapiedi delle nostre città. La presenza di mendicanti, venditori ambulanti non autorizzati, senza tetto, ma anche solo di persone che si attardano lungo i marciapiedi, davanti ai bar o altri tipi di locali sono spesso menzionati come elementi di disturbo dell'ordine pubblico. La sovra rappresentazione di persone di origine straniera fra queste categorie fa poi in modo che nel discorso pubblico avvenga una sorta di equazione fra "pericolo" e "straniero". Un recente studio condotto su 14 diverse città europee ha però rilevato come nella stragrande maggioranza dei casi una maggiore fami-

liarità con la diversità porta a una minore percezione di situazioni di pericolo in presenza di stranieri. In altre parole, se si conosce la diversità, si vive nella diversità e con la diversità questa viene “normalizzata” e non più percepita come intrinsecamente pericolosa (Barberis *et al.* 2017).

Se come riteneva Jacobs la sicurezza di una città si valuta proprio sulla base di quanto ci si senta sicuri in mezzo a così tanti sconosciuti, e quindi in mezzo agli stranieri, i marciapiedi possono svolgere quella che Anderson (2011) definisce la funzione di “cosmopolitan canopy”, una sorta di tettoia multiculturale sotto la quale le differenze hanno la stessa legittimità di esistere e le diffidenze rispetto ad esse vengono in qualche modo neutralizzate. Ovviamente questo avviene solo a determinate condizioni che sono poi quelle che possiamo ancora ritrovare in maniera circolare nella pietra miliare costituita dal lavoro di Jacobs: la condizione per far sì che venga percepita una sicurezza diffusa lungo i marciapiedi dei quartieri delle nostre città è che ad ogni ora del giorno e della notte vi siano degli occhi puntati su questi marciapiedi e che siano occhi volontari di quei personaggi pubblici che non fanno parte delle forze dell’ordine o delle istituzioni pubbliche ma che allo stesso tempo svolgono consapevolmente o meno proprio una funzione di controllo.

Fra questi personaggi pubblici proprio le donne insieme ad altre categorie di persone considerate subalterne rispetto alla categoria del cittadino dominante rappresentano una delle fonti più importanti per il mantenimento e la percezione della sicurezza sui marciapiedi.

#### **4. Conclusioni**

Attraverso l’analisi dei tre punti sopra menzionati si è cercato di mostrare come i marciapiedi abbiano natura e funzionalità sociali molteplici e siano soggetti a pratiche di appropriazione e significazione particolari. La funzione architettonica originale dell’incanalamento dei pedoni per la loro sicurezza personale e sanitaria portata avanti proprio dalla loro separazione dagli autoveicoli e dalla sporcizia che si accumulava lungo le strade delle città, è stata nel corso del tempo affiancata da altri tipi di funzione e da altre forme di protezione che derivano stavolta da pratiche sociali e dalle dinamiche ad esse correlate.

Queste determinano a loro volta una stratificazione di significati dovuta a conflitti, negoziazioni, rivendicazioni, usi e riusi dello spazio urbano che di-

segnano e descrivono il tipo di città e in definitiva di cittadinanza urbana che si configura in ogni specifico contesto. Sebbene queste dinamiche riguardino ogni spazio pubblico della città, così come arrivano ad interessare anche la sfera privata e lo spazio domestico delle relazioni, le dinamiche che avvengono lungo i marciapiedi delle città rivestono un significato particolare proprio per la posizione liminale e di confine che rivestono i marciapiedi e che simboleggia la relazione, lo scambio fra il dentro e il fuori, il pubblico e il privato, l'individuale e il collettivo. La contaminazione e l'ibridazione fra queste sfere della vita e delle relazioni sociali permette infatti di ripensare alle strutture di potere ad esse sottostanti, svelandone l'ambiguità e la loro natura contraddittoria. La contestualizzazione storica della nascita dei marciapiedi, inoltre, permette di collocare nel tempo e nello spazio anche le sopra menzionate strutture di potere ad essi collegate, rivelandone la caducità e legittimando azioni e prospettive diverse riguardo l'utilizzo e l'appropriazione dello spazio urbano, per una effettiva fruizione del diritto alla città.

## Bibliografia

- Angelucci A. (2016), "Donne nello spazio urbano", *PRISMA Economia-Società-Lavoro*, FrancoAngeli, 2/2016, pp. 134-138.
- Barberis E., Angelucci A. e Kazepov IAK J. (2017), *Dealing with Urban Diversity. The Case of Milan*, Utrecht University.
- Beauregard R.A. e Bounds A. (2000), "Urban citizenship", in E. F. Isin (a cura di), *Democracy, citizenship, and the global city*, New York, Routledge, pp. 243-256.
- Duneir M. (1999), *Sidewalk*, New York, Farrar, Straus and Giroux.
- Farina F., Mura B. e Sarti R. (a cura di) (2020), *Guardiamola in faccia. I mille volti della violenza di genere*, Urbino, Urbino University Press.
- Harvey D. (2006), "The political economy of public spaces", in S. Low & N. Smith (a cura di), *The politics of public space*, New York, Routledge, pp. 17-34.
- Hermosillo J. (2010), *Locheras: A look at the stationary food trucks of Los Angeles*, Los Angeles, UCLA Center for Labor Research and Education.
- Il Sole 24 Ore (2020), *Indice della criminalità*, <https://lab24.ilsole24ore.com/indice-della-criminalita/>.
- Jacobs J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York e Toronto, Random House.

- Kim A. M. (2012), "The Mixed-Use Sidewalk", *Journal of the American Planning Association*, 78(3), pp. 225-238.
- Lefebvre H. (1970), *Il diritto alla città*, Padova, Marsilio Editore.
- Lefebvre H. (1976), *La produzione dello spazio*, Milano, Moizzi.
- Loukaitou-Sideris A. e R. Ehrenfeucht (2009), *Sidewalks: Conflict and negotiation over Public Space*, Cambridge, MIT Press.
- Loukaitou-Sideris A. e Banerjee T. (1998). *Urban design downtown: Poetics and politics of form*. Berkeley, University of California Press.
- Martellotta M. (2018) *Dal cordolo al marciapiede, un'evoluzione che rivoluzionò l'ambiente urbano*. <https://www.architetturaecosostenibile.it/green-life/curiosita-ecosostenibili/cordolo-marciapiede-evoluzione-113>.
- Pitch T. e Ventimiglia C. (2001), *Che genere di sicurezza. Donne e uomini in città*, Milano, FrancoAngeli.
- Shoup D. (2010), "Putting cities back on their feet", *Journal of Urban Planning and Development*, 136(3), pp. 225-233.
- Smith N. e Low S. (a cura di) (2005). *The politics of public space*, New York, Routledge.
- Turner S. e Schoenberger L. (2012), "Street vendor livelihoods and everyday politics in Hanoi, Vietnam: the seeds of a diverse economy?", *Urban Studies*, 49(5), pp. 1027-1044.
- Valenzuela Jr. A. (2003), "Day-labor work". *Annual Review of Sociology*, 29(1), pp. 307-333.