POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

La strada, uno spazio conteso. Conflitti e tensioni nella governance delle pedonalizzazioni a Torino

Original
La strada, uno spazio conteso. Conflitti e tensioni nella governance delle pedonalizzazioni a Torino / Staricco, L., Vitale Brovarone, E.. - ELETTRONICO. - 6:(2025), pp. 316-322. (Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano Napoli 12-14 giugno 2024).

Availability:
This version is available at: 11583/3002340 since: 2025-08-06T08:49:15Z

Publisher:
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

19 November 2026



06

Cammini

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

Società Italiana
degli Urbanisti

PLANUM PUBLISHER | www.planum.net

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN: 978-88-99237-75-2
I contenuti di questa pubblicazione sono rilasciati
con licenza Creative Commons, Attribuzione -
Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0
Internazionale (CC BY-NC-SA 4.0)



Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

06

Cammini

A CURA DI MICHELE ZAZZI E EMANUELA COPPOLA

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU - SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

ATTI DELLA XXVI CONFERENZA NAZIONALE SIU
SOCIETÀ ITALIANA DEGLI URBANISTI
NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI. COABITARE MONDI CHE CAMBIANO
NAPOLI, 12-14 GIUGNO 2024

IN COLLABORAZIONE CON
Dipartimento di Architettura – DiARC Università degli Studi di Napoli "Federico II", con Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale – DADI Università della Campania Luigi Vanvitelli

COMITATO SCIENTIFICO
Angela Barbanente (Presidente SIU - Politecnico di Bari), Massimo Bricocoli (Politecnico di Milano), Grazia Brunetta (Politecnico di Torino), Giuseppe De Luca (Università degli Studi di Firenze), Enrico Formato (Università degli Studi Federico II Napoli), Roberto Gerundo (Università degli Studi di Salerno), Maria Valeria Mininni (Università degli Studi della Basilicata), Marco Ranzato (Università degli Studi Roma Tre), Carla Tedesco (Università Iuav di Venezia), Maurizio Tira (Università degli Studi di Brescia), Michele Zazzi (Università degli Studi di Parma).

COMITATO SCIENTIFICO LOCALE
Michelangelo Russo (direttore DiARC), Enrico Formato (responsabile conferenza), Adriana Galderisi (responsabile YOUNGERSIU), Antonio Acierno, Libera Amenta, Antonia Arena, Anna Attademo, Gilda Berruti, Nicola Capone, Marica Castigliano, Emanuela Coppola, Claudia De Biase, Daniela De Leo, Gabriella Esposito De Vita, Carlo Gasparrini, Vincenzo Gioffrè, Giuseppe Guida, Giovanni Laino, Laura Lieto, Cristina Mattiucci, Maria Federica Palestino, Paola Piscitelli, Alessandro Sgobbo, Marialuce Stanganelli, Anna Terracciano.

COMITATO ORGANIZZATIVO
Ludovica Battista (coord.), Nicola Fierro (coord.), Rosaria Iodice (coord.), Giada Limongi (coord.), Maria Simioli (coord.), Federica Vingelli (coord.) con: Giorgia Arillotta, Chiara Bocchino, Greta Caliendo, Augusto Fabio Cerqua, Stefano Cuntò, Paolo De Martino, Daniela De Michele, Giovanna Ferramosca, Carlo Gerundo, Walter Molinaro, Sofia Moriconi, Antonietta Napolitano, Veronica Orlando, Benedetta Pastena, Sara Piccirillo, Chiara Pisano, Francesco Stefano Sammarco, Marilù Vaccaro, Bruna Vendemmia, Marina Volpe.

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Società esterna Be tools srl
siu2023@betools.it

SEGRETERIA SIU
Giulia Amadasi - DAStU Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

PUBBLICAZIONE ATTI
Redazione Planum Publisher

Il volume presenta i contenuti della Sessione 06:
"Cammini"
Chair: Michele Zazzi
Co-Chair: Emanuela Coppola
Discussant: Elisa Conticelli, Adriana Galderisi, Paolo La Greca, Stefano Munarin, Chiara Rizzi, Silvia Rossetti

Ogni paper può essere citato come parte di:
Zazzi M., Coppola E. (a cura di, 2025), *Cammini, Atti della XXVI Conferenza Nazionale SIU "Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano", Napoli, 12-14 giugno 2024*, vol. 06, Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano.

MICHELE ZAZZI, EMANUELA COPPOLA
9 **Cammini**

15 Mobilità sostenibile e fruibilità ecologico-culturale. La rete di connessione (negata) dei Campi Flegrei
ANTONIO ACIERNO, IVAN PISTONE

23 Sotto questo sole. Un'analisi sui percorsi e i rifugi climatici nei quartieri di Torino
ANDREA AIJMAR, ELENA CAMILLA PEDE, LUCA STARRICO

29 Forme di mobilità sostenibile e qualità urbane: quale integrazione?
FRANCESCO ALBERTI, GIOVANNA ACAMPA, MASSIMO CARTA

35 Una Milano accessibile per e camminabile da tutti
CARLA BALDISSERA

43 Ecologie urbane e territoriali. Pianificare e progettare la mobilità lenta in termini multiscalari
ALESSANDRO BOVE

48 Cammini e territori. Un approccio *walkshop* per la rigenerazione culturale e socio-economica
FRANCESCO BRUZZONE, CAMILLA ARIANI, GIULIA MOTTA ZANIN

56 Strategie di mobilità come terapia per la dipendenza dall'automobile
FEDERICO CAMPANINI, EZIO NICOLÀS BRUNO URBINA

61 La fruizione del patrimonio culturale nei modelli di sviluppo delle aree marginali. Gli itinerari culturali potenzialità e progetto
NATALINA CARRÀ

66 La pratica del cammino come strumento di *empowerment* della comunità rivierasca: il caso del Contratto di Torrente Mugnone a Firenze
ELISA CARUSO, BENEDETTA MASIANI, CLAUDIA MEZZAPESA, ELENA MORETTI

75 La rigenerazione del territorio attraverso la riconversione dei tracciati ferroviari dismessi in reti per la mobilità dolce. L'occasione dell'ex ferrovia Sangritana in Abruzzo
BARBARA CASELLI, GLORIA PELLICELLI, SILVIA ROSSETTI

83 Il diritto al paesaggio, generatore di visioni locali e sovralocali
GIULIA CASOLINO

88 Camminare nella storia. Eventi, norme e processi trasformativi lungo le antiche vie della transumanza
CHIARA CATTANI, FRANCESCO ZULLO, CRISTINA MONTALDI, EMILIO MARZIALI

94 L'ascesa del turismo dei cammini negli ecosistemi culturali metropolitani
ANTONIO CIASCHI, MARIO MORRICA

99 Le greenway litoranee in Italia: da piste ciclopedonali a infrastrutture ambientali
ANTONIO ALBERTO CLEMENTE, ANGELICA NANNI

107 Ondate di calore e mobilità attiva: implicazioni per gli spostamenti a piedi e l'accessibilità urbana
NICOLA COLANINNO, ROUNAQ BASU, ABDULAZIZ ALHASSAN, ANDRES SEVTSUK

113 Narrare i territori interni, oltre il turismo. L'esperienza di ricerca-azione dell'Atlante di Storie e di Luoghi di Santo Stefano Quisquina
ANNALISA CONTATO, BARBARA LINO

121 La rete verde come infrastruttura socio-ambientale: il caso degli assi verdi a Barcellona come processo del modello "Superilles"
EMANUELA COPPOLA, MIGUEL MAYORGA, SERENA SOLE

130 I cammini del progetto di piano del parco regionale del Vulture
SILVANA D'AMBROSIO, GERARDO PROTA

140 Strategie operative integrate per la mobilità sostenibile e la riqualificazione di aree urbane storiche: il caso dei Quartieri Spagnoli a Napoli
ELVIRA DE FELICE, LUCREZIA CIOFFI, ANNA LIMMATOLA, CARLO GERUNDO

150 Grandi cammini e mobilità lenta. Il ruolo della via Francisca come asse portante per la rigenerazione diffusa dei luoghi culturali a Varese
ETTORE DONADONI, LARA MADERNA, ANDREA ARCIDIACONO

157 Prossima fermata: Ferrara. Un progetto di ricerca integrato a supporto della mobilità sostenibile urbana
ELENA DORATO, CATERINA RONDINA, MARCO ODORIZZI

165 Vie di transumanza in Basilicata: opportunità e scenari di valorizzazione
BEST PAPER ILARIA GESUALDI

172 La lentopolitana dei "due mari". Esplorazioni lungo il "Sentiero dei Greci" in Lucania
SIMONE GUARNA

178 Un cammino tra le torri costiere della Calabria
NICOLA LA VITOLA

183 Stili di vita sani e uso degli spazi urbani: un'indagine tra giovani adolescenti nell'ambito del progetto Prevent Together
GIULIA LANZA, BARBARA BADIANI, SILVIA GOLIA, MARCO SANDRI

190 P.A.S.S. Piedibus Accessibile Spassoso Sicuro
GAETANO GIOVANNI DANIELE MANUELE

199 Camminare per riscoprire il palinsesto territoriale
MARCO MAREGGI

206 Vuoti urbani: spazi di eco-connessione urbana
CHIARA MARESCA

212 Le Regie Trazzere di Sicilia: da patrimonio storico-culturale a infrastruttura ecologico-paesaggistica
VITO MARTELLIANO

218 *Taking back the street*. Le strade scolastiche come occasione di riappropriazione dello spazio pubblico e promozione della mobilità sostenibile
BENEDETTA MASIANI, LORENZO DI MARCO

228 Nuovi modelli di progetto urbano per la città ecologica e di prossimità: dal programma metropolitano all'urbanistica tattica
FRANCESCA PAOLA MONDELLI, MARTA RABAZO MARTIN

236 Il cammino di confine: riscoprire e riqualificare un territorio attraverso la lentezza
VINCENZO PACE

243 Il piano e la gestione territoriale di linee di viaggio lente: il caso austriaco della ciclovia del Danubio
NICOLA PETACCIA, ROSSELLA MOSCARELLI

252 Mobilità e accessibilità in una società che invecchia: il modello della "città dei 15 minuti" è inclusivo?
FULVIA PINTO, MINA AKHAVAN

260 Verso la costruzione di nuove ecologie territoriali rigenerative per le aree interne e marginali attraverso gli itinerari turistico-culturali
GABRIELLA PULTRONE

267 Intercomunalità, prossimità e scuole. Un'esperienza di pianificazione nella provincia bolognese
CRISTINA RENZONI, ETTORE DONADONI, CHIARA NIFOSÌ

276 Intessendo le reti: un approccio integrato per la pianificazione ciclabile d'area vasta
ANNA RICHIEDEI, MARTINA CARRA, MICHÈLE PEZZAGNO

284 Oltre la regione balneare: l'idrovia Litoranea Veneta
SABRINA RIGHI

289 Mobilità sostenibile e pratiche spaziali: un approccio integrato alla conoscenza e alla riqualificazione dello spazio urbano
MICHELANGELO RUSSO, MARIALUCE STANGANELLI, MARILISA BOTTE, BRUNA DI PALMA

297 Comunità vulnerabili e inclusione urbana. Le domande di città di una società che invecchia
ANTONELLA SARLO

302 Percorsi e cammini integrati per la valorizzazione di luoghi fragili
MARICHELA SEPE

308 Infrastrutture di mobilità attiva, telai portanti la rigenerazione resiliente dei territori
ELENA SOLERO

316 La strada, uno spazio conteso. Conflitti e tensioni nella governance delle pedonalizzazioni a Torino
LUCA STARICCO, ELISABETTA VITALE BROVARONE

323 I Cammini degli altipiani: valorizzazione del Cratere del sisma del 2009
CARMEN ULISSE, RAFFAELLO FICO , EMANUELA FERRINI, ALESSANDRO MARUCCI

330 Il ruolo della mobilità attiva per l'urbanistica preventiva: uno studio sperimentale nell'area di Udine
CATERINA URSELLA, FEDERICO FORMENTI, BRUNO GRASSI

MICHELE ZAZZI, EMANUELA COPPOLA

Cammini

Nel quadro degli obiettivi individuati dalla Conferenza SIU 2024 riguardo al ruolo dell'urbanistica rispetto alle nuove ecologie territoriali, alla presente sessione è stato affidato il compito di favorire il confronto e la discussione su due questioni principali: una prima questione considera i recenti accadimenti di scala globale, principalmente conseguenti al quadro post-pandemico, ai conflitti geopolitici e ai cambiamenti climatici, e la loro capacità di condizionare le abitudini relative al muoversi nelle città e nei territori; una seconda concerne il parallelo consolidarsi di una sempre maggiore consapevolezza sociale e politica riguardo all'esigenza di rendere più sostenibili e attrattivi tali modi di spostamento. La sessione ha, pertanto, costituito una ricca occasione di presentazione di esperienze finalizzate alla promozione della mobilità attiva e "lenta" nelle città e nei territori.
L'organizzazione della sessione è stata articolata in due sottosessioni di ampia generalità, rispettivamente dedicati al muoversi "nelle città" e "nei territori", proprio al fine di non limitare eccessivamente la "cornice" concettuale e operativa di un ambito di riflessioni che, come ci si poteva aspettare, ha posto in evidenza una fertile eterogeneità dei riferimenti culturali, degli strumenti tecnici adottati nonché della valenza contestuale delle pratiche.
Nella prima sottosessione, che i curatori avevano orientato verso la discussione del ruolo della mobilità attiva nella ridefinizione del concetto di accessibilità urbana e nel superamento del paradigma improntato all'uso pervasivo dell'automobile, i contributi hanno individuato alcuni temi meritevoli di approfondimento specifico: le implicazioni spaziali e sociali del diritto alla città di pedoni e ciclisti; l'accessibilità universale allo spazio urbano; le relazioni tra mobilità attiva, servizi di prossimità e gestione dei tempi di vita nella "x-minute city"; gli usi temporanei nelle sperimentazioni di urbanistica tattica; la rigenerazione urbana nello scenario "post-car city".
La seconda sottosessione, orientata viceversa a temi di scala territoriale quali i cammini, le ciclovie di lunga percorrenza e il riuso delle ferrovie dismesse, intendeva restituire un quadro di riflessioni utili per ripensare, anche radicalmente, alcuni temi consolidati del progetto di territorio. I contributi hanno, quindi, affrontato le seguenti questioni: la specificità delle relazioni tra città metropolitane, città medie, aree interne e loro contesti; la costruzione di modelli innovativi per lo sviluppo dei territori marginali; la fruizione sociale di parchi e paesaggio; il turismo e la comunicazione per territori "lenti"; i nuovi scenari per il mondo rurale. Trasversale alle due sottosessioni è stata, poi, l'attenzione al ruolo di piani e programmi nella loro messa a confronto con obiettivi e strategie di settore non facilmente riducibili all'attuale articolazione degli strumenti disponibili.

Nelle città

I contributi pervenuti nella sottosessione "Nelle città" si sono confrontati con i temi prima menzionati accogliendo la sollecitazione dei curatori a individuare utili riferimenti metodologici nel quadro delle politiche, dei piani e dei progetti per l'accessibilità oggi disponibile nelle città italiane ed europee. Azioni e strumenti che per lungo tempo hanno cercato di dare risposta agli effetti prodotti dal forte aumento degli spostamenti urbani in uno scenario di dispersione insediativa e di pressante esigenza di accorciare il i tempi di percorrenza, ma che in tempi più vicini hanno dovuto rispondere anche a sollecitazioni contrarie, enfatizzate nel periodo dell'emergenza sanitaria, che hanno richiesto il recupero del concetto di prossimità legato ai tempi di vita individuali, secondo spostamenti "lenti" in un intorno urbano molto più limitato rispetto alle consuetudini acquisite nel passato.

La sottosessione si è allora posta un duplice obiettivo: verificare se i modelli di accessibilità urbana offerti dalle nostre città siano in grado di integrare pienamente i flussi di mobilità attiva nel quadro complessivo degli spostamenti urbani, supportando di conseguenza stili di vita e localizzazioni funzionali più coerenti con tali forme di mobilità e definendo un sistema efficace e attrattivo per modularne i modi e i tempi d'uso; indagare se le politiche, i piani e i progetti oggi disponibili abbiano prestato adeguata attenzione alla coerenza degli assetti spaziali, alla minore decentralizzazione dei poli attrattori (commerciali e del terziario in generale), alla migliore organizzazione dei servizi di prossimità e ai loro tempi d'uso, alle soggiacenti e collegate questione attinenti alla sicurezza e piacevolezza degli spostamenti pedonali e ciclabili nonché alle loro positive conseguenze sulla salute e il benessere dei cittadini (Tolley 2003, Papa et al. 2018, Tira et al. 2020, Bertolini 2023).

Entrando nel merito dei contenuti affrontati nei contributi presentati nella sottosessione, pur con qualche inevitabile forzatura che il lavoro di curatela spesso impone, è stato possibile riconoscere alcuni "addensamenti" di temi e riflessioni. Un primo nucleo di contributi ha riflettuto sulle varie possibilità di declinare l'accessibilità in ambito urbano: mediante pratiche di mobilità sostenibile in grado di assicurare qualità urbana e riqualificazione dello spazio urbano nelle sue varie articolazioni (Alberti e Carta, Russo et al., Dorato et al., De Felice et al., Mondelli e Rabazo Martin) oppure approfondendo il ruolo della strada nelle sue implicazioni di spazio conteso nella specificazione o limitazione dei modi di utilizzazione, anche con la dovuta attenzione ai diritti d'uso di uno spazio urbano che sia davvero disponibile "per tutti" (Staricco e Vitale Brovarone, Masiani e Di Marco, Manuele, Baldissera). Un secondo nucleo ha approfondito le potenzialità offerte dalla integrazione delle reti di percorribilità pedonale e ciclistica nell'ambito dell'organizzazione reticolare del sistema ambientale urbano: sia mediante la piena considerazione dei vuoti urbani e della "rete verde" nella definizione dei modelli di fruizione socio-ambientale della città sia nel definire criteri e interventi per assicurare il comfort e la sicurezza degli spostamenti alla luce dei fenomeni ascrivibili al

cambiamento climatico (Maresca, Coppola et ., Colaninno, Pede e Staricco). Un terzo nucleo, anche attraverso punti di vista extradisciplinari, ha affrontato le questioni relative al ruolo che la mobilità attiva può svolgere nei confronti della promozione della salute individuale e collettiva, con particolare attenzione ai risvolti che possono interessare componenti specifiche della compagine sociale, quali la popolazione anziana e i giovani (Ursella et al, Campanini et al., Pinto e Akhavan, Lanza et al.). Un ultimo gruppo di contributi ha posto in evidenza le potenzialità di alcuni strumenti di pianificazione riguardo ad alcune questioni centrali affrontate nella sottosessione: il modello post-car city nei piani urbani per la modalità sostenibile, la riorganizzazione dello spazio di prossimità delle scuole nei piccoli centri all'interno dei programmi metropolitani di rigenerazione, la pianificazione della mobilità ciclistica di area vasta (Guaiani, Renzoni et al., Richiedei et al.).

Nei territori

John Brinckerhoff Jackson, teorico del paesaggio, affermava che "le strade non conducono più soltanto a luoghi, sono esse stesse dei luoghi", introducendo un nuovo termine legato al paesaggio: l'odologia (dal greco *hodos* ossia strada, cammino, viaggio), che rappresenta il modo di percepire i luoghi attraverso il camminarci. Fin dall'inizio dei tempi, il camminare ha, infatti, rappresentato la forma simbolica con cui l'uomo ha iniziato a trasformare il paesaggio.
I contributi pervenuti nella sottosessione "Nei territori" hanno evidenziato l'attualità di tale interpretazione nel momento in cui alla pratica del cammino risulti possibile attribuire un ruolo primario per il riconoscimento e l'attivazione di azioni di rigenerazione dei territori guidate contemporaneamente da una consapevole percezione dei luoghi (*topofilia*) e dalla pratica del *walkscape*, inteso sì come pratica estetica (Careri 2006) ma in grado di attivare anche altre dimensioni dell'esperienza. Il valore attribuito alla passeggiata risulta, infatti, ben superiore a quello di semplice visione estetica dei luoghi o di potenziale inno alla libertà, come del resto ci ricorda Henry David Thoreau nel suo manifesto sul camminare (2009, ed. or. 1862): "Ogni cammino è una sorta di crociata", ovvero un modo di elevazione spirituale e di comunicazione interiore anche con il divino.
La prima questione che ci ha restituito questa sottosessione è riscontrabile nell'esistenza di una comunità che esplora il territorio con nuove modalità e secondo visioni locali e sovralocali di paesaggio, tanto da poter parlare di vera e propria ascesa del turismo dei cammini e (Ciaschi e Morrica, Righi, La Vitola). Un turismo culturale nuovo, legato alla conoscenza identitaria che i luoghi raccontano attraverso un cammino che è un progetto da costruire attraverso la creazione di un percorso narrativo. In tal senso, i cammini possono essere intesi come linee di forza capaci di attivare economie locali legate a un turismo consapevole e rispettoso del territorio (Christin 2019). Il legame tra i cammini e la narrazione dei territori è allora, di fatto, strettissimo: "La narrazione è uno degli strumenti essenziali con cui la mente umana costruisce e comunica la

realtà. Questo processo di ordinamento e rappresentazione è intrinsecamente legato alla soggettività di chi narra e influenza profondamente il modo in cui la realtà stessa viene percepita e trasferita" (Contato e Lino). Con la proclamazione del 2016 ad "Anno dei Cammini" il MiBACT ha di fatto sancito il ruolo di questa filiera turistica nella valorizzazione sostenibile del patrimonio storico, naturalistico e culturale dell'Italia, dove il camminatore è inteso come turista "vocazionale", attento al costrutto paesaggistico sia materiale sia immateriale, che manifesta l'interesse a scoprire ogni aspetto identitario di un territorio.
Ulteriore impulso ai cammini è avvenuto dopo la pandemia da Covid-19.
E da allora che le *Long-distance Walking Routes (LDWR)* sono emerse definitivamente come una forma alternativa e innovativa di turismo, con l'obiettivo di stimolare lo sviluppo economico locale, migliorare l'attrattività delle aree interne, promuovere la rigenerazione resiliente dei territori tramite la riscoperta di palinsesti territoriali di lungo periodo (Solero, Clemente e Nanni, D'Ambrosio e Prota, Mareggi, Ulisse et al.)
"Questi itinerari non sono solo apprezzati per il loro valore storico e scientifico, ma anche per la loro capacità di promuovere una nuova economia turistica, basata su principi di sostenibilità e valorizzazione delle risorse locali.
La rigenerazione dei luoghi attraversati da un cammino diventa di fatto *walkshop*, ovvero un metodo che mira a generare proposte operative per una pianificazione sostenibile e partecipativa dei percorsi, dell'ospitalità e delle attività di supporto" (Bruzzone et al. 2023). Questo include la co-progettazione di strategie di valorizzazione dal basso a livello locale, come la creazione di mappe, segnaletica e gruppi di studio, fino alla produzione di output a livello nazionale, come portali online, riconoscimenti e finanziamenti, nonché la protezione del patrimonio culturale e naturale. Si possono, infatti, aprire relazioni con le culture e i paesaggi locali, capaci di costruire una vera e propria narrazione generativa che si snodi lungo i cammini e che consenta la valorizzazione e la scoperta di luoghi, territori, identità, tradizioni (Pileri et al. 2018).
Ulteriore tema di rilievo che la sottosessione ha fatto emergere è quello della lentezza. La ciclovia lungo il Danubio è stata presentata come caso di successo di turismo lento in Europa (Petaccia e Moscarelli), così come la "lentopolitana" della Grande Grecia (Guarna) e i cammini lungo i tratturi o le antiche vie della transumanza (Cattani et al., Gesualdi, Martelliano), che, anche grazie al recente riconoscimento di *UNESCO Intangible Cultural Heritage e Cultural Route of the Council of Europe*, pongono l'attenzione sul portato culturale di questi tracciati e sul loro possibile reimpiego in qualità di strumenti di promozione territoriale.
Ulteriori approfondimenti hanno riguardato il ruolo dei paesaggi fortificati, quali occasioni privilegiate per la ricostruzione di reti lente con valenza ecosistemica (Casolino) e le difficoltà che si possono incontrare nel tentativo di individuare un sistema di fruibilità sostenibile in ambiti ad alta stratificazione di valori storici e paesaggistici ma in presenza di diffusa frammentazione

ecologica (Acierno e Pistone).
Strettamente connesse al tema dei cammini sono le questioni poste dalle aree interne, che sono state declinate in una molteplicità di casi quali il progetto dei Cammini degli altipiani dei Comuni del Cratere, il Cammino di Confine tra Calabria e Basilicata (Pace), la via Francisca come asse portante per la rigenerazione diffusa dei luoghi culturali (Donadoni et al.) oppure mediante lo strumento del Contratto di Torrente Mugnone a Firenze (Caruso et al.). In queste aree in forte spopolamento e particolarmente fragili, lo strumento del cammino può valorizzare il patrimonio storico-architettonico e paesaggistico, restituendone una narrazione che contribuisce a costruire un'identità territoriale distinta e riconoscibile (Sepe, Pultrone, Carrà).
Infine, i contributi dedicati al tema delle ferrovie dismesse come nuovi cammini hanno consentito di riportare al centro dell'attenzione il possibile "riciclo" di circa 7.000 km di linee ferroviarie dismesse italiane di cui solo circa 800 km sono stati rigenerati. Si tratta di un patrimonio da riscoprire e risignificare in accordo con la Carta di Roma del 2009, che, tra i suoi principi, ricorda come il profilo testimoniale rappresentato dal patrimonio ferroviario e, in particolare, dal viaggio in treno – inteso anche come mezzo lento privilegiato di osservazione del paesaggio – è stato parte della storia sociale ed economica del nostro Paese e della vicenda umana delle nostre popolazioni, documentato in mille e diversi modi dalla letteratura, dal cinema, dall'arte in tutte le sue espressioni (Caselli et al., Bove).

Riferimenti bibliografici

Bertolini, L. (2023), "The next 30 years: planning cities beyond mobility?", in European Planning Studies, 31(11), pp. 2354-2367.

Bruzzone, F., Ariani, C., Zanin, G. M., Mounecif, R. (2023), "Cross-border Long Distance Walking Routes beyond tourism. Insights from an experience along the ancient via Egnatia", in Plurimondi, n. 20, pp. 19-47.

Careri F. (2006), Walkscapes. Camminare come pratica estetica, Einaudi, Torino.

Rossetti S., Caselli B., Stabile F., Carra M. (2024), "How do SUMPs Consider Factors Influencing Walkability and Cyclability? A Review of Literature and Planning Tools", in European Transport/Trasporti Europei, vol. 97, p. 1-11.

Christin R. (2019), Turismo di massa e usura del mondo, Elèutera, Torino.

Coppola E., D'Avino M., Moccia F.D. (2021), Riciclo dei trasporti scartati e dei paesaggi dimenticati, Clean Editore, Napoli.

Papa R., Fistola R., Gargiulo C. (eds) (2018), Smart Planning: Sustainability and Mobility in the Age of Change, Springer, Cham, Switzerland.

Pileri P., Giacomel A., Giudici D., Munno C., Moscarelli R., Bianchi F. (a cura di, 2018), Ciclabili e cammini per narrare territori. Arte, design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE).

Sabatini F. (2023), "Dalla remoteness all'attrattività turistica: un'analisi di discorsi nazionali e locali sulle aree interne", in Rivista geografica italiana, CXXX, 2, pp. 5-21.

Tira M., Pezzagno M., Richiedei A. (eds.) (2020), Pedestrians, Urban Spaces and Health. Proceedings of the XXIV International Conference on Living and Walking in Cities, CRC Press, London.

Tolley R. (ed.) (2003), Sustainable Transport. Planning for Walking and Cycling in Urban Environments, CRC Press, Cambridge.

Toureau H. D. (2009), Camminare, Mondadori, Milano (ed. or. in The Atlantic Monthly, IX (LVI), June 1862, pp. 657-674).

La strada, uno spazio conteso. Conflitti e tensioni nella governance delle pedonalizzazioni a Torino

Luca Staricco
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento interateneo di Scienze, progetto e politiche del territorio
Email: *luca.staricco@polito.it*

Elisabetta Vitale Brovarone
Politecnico di Torino
DIST - Dipartimento interateneo di Scienze, progetto e politiche del territorio
Email: *elisabetta.vitale@polito.it*

Abstract
Molte città stanno promuovendo la chiusura al traffico veicolare di tratti di strade, anche in forma sperimentale e temporanea, per migliorare la vivibilità dello spazio urbano e ridurre gli impatti del traffico motorizzato. In alcuni casi si tratta di esperimenti isolati nello spazio e/o nel tempo; in altri casi, essi hanno un'ambizione più strutturale di restituire in modo permanente lo spazio stradale ad usi diversi dalla mobilità motorizzata. Queste iniziative danno quasi sempre luogo a conflitti, prevalentemente riconducibili al fatto che, nel corso dell'ultimo secolo, la strada è gradualmente diventata uno spazio dominato dall'automobile, in cui l'automobilità è considerata come un diritto. La letteratura si concentra principalmente sull'opposizione da parte di residenti, commercianti e automobilisti, meno sulle tensioni e sui conflitti "interni" alla governance di questi processi e al sistema di attori in essa coinvolti.
In risposta a questa carenza, il contributo analizza le diverse tipologie di conflitti emersi a seguito di un insieme di pedonalizzazioni realizzate in San Salvario, un quartiere semi-centrale di Torino, nell'ambito del progetto *Torino Mobility Lab*. Sulla base di interviste semi-strutturate e dell'analisi dei documenti ufficiali del progetto, il paper mostra come diverse forme di conflitti procedurali e relazionali (spesso oggetto di minori attenzioni rispetto a quelli di natura sostantiva) possono annidarsi nella governance dei processi di pedonalizzazione, complicandone l'attuazione e compromettendone l'efficacia.

Parole chiave: governance, public spaces, mobility

1 | Pedonalizzazioni e conflitti

In risposta ai ben noti impatti negativi determinati dall'eccessivo uso dell'automobile nelle aree urbane, molte città in tutto il mondo stanno sempre più spesso tentando di cambiare la mentalità e le abitudini incentrate sull'automobile e di "reinventare" la propria percorribilità pedonale, incoraggiando le persone a camminare per raggiungere le loro destinazioni (Jensen et al., 2021). Quest'azione di ampliamento e rigenerazione delle aree pedonali ha ricevuto ulteriore impulso durante la pandemia di COVID-19, anche grazie a esperimenti di ridisegno temporaneo delle strade (Deas et al., 2021).
Nonostante l'abbondante letteratura sui benefici degli interventi di pedonalizzazione, pochi studi hanno esplorato le relative barriere e i conflitti, soprattutto per quanto riguarda i processi di governance e gli attori coinvolti. In contesti urbani profondamente orientati all'uso dell'automobile, come accade nella maggior parte delle città, le iniziative di pedonalizzazione, e in generale qualsiasi misura volta a limitare la circolazione delle auto, sono generalmente destinate a generare conflitti. In molti casi, questi conflitti sono difficili da affrontare per due ragioni principali: la resistenza al cambiamento della mentalità incentrata sull'automobile e l'attenzione eccessiva agli aspetti sostanziali e tecnici.
Un quadro utile per comprendere le diverse dimensioni dei conflitti, che verrà utilizzato in questo articolo, è proposto da Wolf (2021). Basandosi su studi precedenti sulle fasi di escalation del conflitto e sulla differenziazione tra giustizia distributiva, procedurale e interazionale, l'autore pone una distinzione tra le dimensioni sostantiva, procedurale e relazionale del conflitto politico. In particolare, i conflitti sostantivi si concentrano sulla sostanza di una politica o di un intervento. Ad esempio, in caso di chiusura di una strada, possono sorgere conflitti sostantivi tra chi è favorevole alla limitazione del traffico automobilistico e chi no. I conflitti procedurali riguardano le procedure politiche e il modo in cui queste sono viste come ingiuste o

incompatibili con l'ideale di "buona procedura politica" che i diversi attori hanno. Ad esempio, i conflitti procedurali possono essere legati alla mancanza di partecipazione e di iniziative di comunicazione, o alla tempistica impropria dell'intervento. Infine, i conflitti relazionali sono quelli che coinvolgono le relazioni personali e istituzionali, anche antecedenti all'intervento in questione, dove le radici del conflitto riguardano il modo in cui gli attori si percepiscono e interagiscono tra loro.
Il presente documento si colloca in questo dibattito sulle pedonalizzazioni e i relativi conflitti. L'analisi sul progetto *Torino Mobility Lab*, che verrà presentata nei prossimi capitoli, mira a contribuire ad una migliore conoscenza dei possibili conflitti sostantivi, procedurali e relazionali che le iniziative di pedonalizzazione e ridisegno dello spazio pubblico possono generare.

2 | *Torino Mobility Lab*

Il progetto *Torino Mobility Lab* (TML) è stato elaborato dalla Città di Torino in risposta al "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro", bandito dal Ministero dell'Ambiente nel 2016 e "finalizzato a incentivare scelte di mobilità urbana alternative all'automobile privata, anche al fine di ridurre il traffico, l'inquinamento e la sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro" (D.M. 208/2016, art. 1 comma 1). Tra i 37 progetti che vengono ammessi al finanziamento, quello torinese si classifica al terzo posto, con un budget di 4,145 milioni di euro. TML si caratterizza per un approccio volto a concentrare tutti gli interventi su un solo quartiere, San Salvario, con l'obiettivo – in caso di successo del progetto – di replicarlo poi progressivamente negli altri quartieri della città.
Il progetto originale prevedeva un mix di azioni materiali (nuove piste ciclabili, una ciclostazione presso la stazione ferroviaria, nuovi stalli per la sosta delle biciclette, il potenziamento del servizio di bike sharing e l'attivazione di uno di handbike, la messa a disposizione di una flotta di biciclette per uscite scolastiche) e immateriali (formazione di mobility manager scolastici, incentivi ad enti pubblici e privati per favorire una mobilità sostenibile dei propri dipendenti). Ma con l'insorgere della pandemia nel 2020, la Città decide di riorientare il progetto dando priorità a interventi di pedonalizzazione, con l'obiettivo di offrire alle scuole e associazioni del quartiere nuovi spazi pubblici in cui poter svolgere all'aperto quelle attività che il distanziamento e le restrizioni sanitarie non permettevano più di realizzare al chiuso. Nell'agosto del 2020 vengono così individuati quattro tratti di strade, tutti adiacenti ad un istituto scolastico o ad un'associazione culturale/educativa, di lunghezza variabile tra mezzo isolato e due isolati (figure 1, 2, 3 e 4). Essi vengono chiusi al traffico in forma temporanea e sperimentale, attraverso la semplice posa di fioriere alle due estremità della strada per segnalare il divieto di accesso alle auto (con l'eccezione di quelle dei residenti che vi abbiano un garage); a novembre 2020, dopo una valutazione dei risultati (supportata dal monitoraggio condotto da un'associazione temporanea d'imprese – ATI – formata da associazioni del quartiere), una strada (via Morgari) viene riaperta al traffico automobilistico per il suo scarso utilizzo, mentre le altre tre pedonalizzazioni sono confermate e viene approvato il progetto tecnico esecutivo per la loro risistemazione definitiva attraverso il ridisegno della sezione stradale (con un unico livellamento della superficie stradale, eliminando la discontinuità tra marciapiedi e carreggiata) e la posa di elementi di arredo urbano. Solo a ottobre 2022 iniziano i lavori di ristrutturazione permanente delle tre strade, completati dopo un anno.
Attraverso interviste semi-strutturate a una ventina di stakeholder locali e l'analisi dei documenti di progetto e di monitoraggio della sua attuazione, è stato possibile ricostruire i principali conflitti emersi nella governance di TML, che vengono qui presentati rispetto alle tre dimensioni sostantiva, procedurale e relazionale[1].

3 | Conflitti sostantivi

I conflitti sostantivi hanno riguardato soprattutto l'uso dello spazio pubblico stradale. Percezioni diverse e spesso contrastanti su cosa possa comportare il "diritto alla strada" e il "buon" uso dello spazio stradale hanno portato a una polarizzazione delle posizioni e al conseguente conflitto. Ad esempio, il Comune, l'ATI, le scuole e le associazioni locali hanno sottolineato l'importanza di un uso multiplo delle aree pedonalizzate per rivitalizzare il quartiere. Al contrario, alcuni rappresentanti dei residenti, la Circoscrizione e i commercianti locali si sono opposti con forza al progetto, perché si temeva che avrebbe tolto posti auto in un quartiere già in difficoltà da questo punto di vista, essendo molto denso e composto per lo più da vecchi edifici senza garage sotterranei.

[1] Per maggiori dettagli, si veda Vitale Brovarone, Staricco, Verlinghieri (2023).



Figura 1 | La pedonalizzazione di Corso Marconi.



Figura 2 | La pedonalizzazione di via Principe Tommaso.

Zazzi M., Coppola E. (a cura di, 2025), Cammini,
Atti della XXVI Conferenza Nazionale SIU "Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano", Napoli, 12-14 giugno 2024, vol. 06,
Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti, Roma-Milano | 978-88-99237-75-2



Figura 3 | La pedonalizzazione di via Lombroso.



Figura 4 | La pedonalizzazione temporanea di via Morgari, non confermata.

Un'altra rivendicazione di uso dello spazio stradale veniva da bar e ristoranti localizzati lungo i tratti pedonalizzati, che chiedevano di aumentare i loro posti a sedere all'aperto. Anche a causa delle restrizioni legate alla pandemia di COVID-19, nuovi dehors erano già stati diffusamente autorizzati dal Comune; riducendo i parcheggi disponibili; le nuove richieste nelle strade pedonalizzate vi riducevano lo spazio disponibile per altri usi.

Alcuni residenti e negozianti si sono espressi a favore della riapertura al traffico delle strade pedonalizzate, sulla base di una un'argomentazione apparentemente contradditoria: secondo loro, mantenere le strade aperte alla circolazione delle auto avrebbe garantito una maggior sicurezza (grazie alla sorveglianza da parte degli automobilisti), il silenzio notturno (essendo considerati dai residenti più fastidiosi i rumori della "movida" nelle strade pedonalizzate che non quelli legati al passaggio delle auto) e la pulizia.
Un ulteriore conflitto sostanziale è emerso tra la locale Sovrintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio e il Comune, con la prima che ha affermato l'incompatibilità del valore aulico del paesaggio stradale esistente (in particolare per il viale storico alberato di Corso Marconi, ma più in generale anche per le altre strade in quanto tutte comprese nel quartiere di San Salvario, di riconosciuto valore storico) con lo stile *pop* dell'intervento di urbanistica tattica previsto dal secondo.

4 | Conflitti procedurali

Conflitti procedurali sono emersi in relazione a molteplici aspetti del processo di governance del TML: gestionali, tecnici, temporali, comunicativi e burocratici.
Un primo conflitto ha riguardato la mancanza di una chiara leadership del progetto, in quanto il Comune non ha individuato un preciso responsabile, ma ha lasciato che funzionari tecnici di diversi settori si occupassero delle specifiche questioni via via emergenti nel processo (mobilità, lavori pubblici, commercio ecc.), senza un univoco coordinamento. Diversi intervistati hanno lamentato conflitti procedurali derivanti da questa modalità di gestione: ad esempio, l'Assessorato del Comune ha autorizzato per alcuni mesi la posa di un dehors da parte di un ristorante proprio all'interno di una delle strade, riducendo sensibilmente lo spazio esterno a disposizione della scuola antistante, a insaputa dell'Assessorato alla mobilità (che era contrario).
Un altro conflitto è emerso dallo scarso e tardivo coinvolgimento, da parte del Comune, delle molte associazioni presenti in San Salvario che si occupano di tematiche intersecanti il TML, come la mobilità sostenibile, lo spazio pubblico ecc. Alcune di queste associazioni avevano negli anni passati già sviluppato proposte su come ripensare la mobilità nel quartiere e le aree aperte comuni, in molti casi più ambiziose di quelle contenute nel TML; non invitati a partecipare al progetto, questi stakeholder non lo hanno sostenuto apertamente e pubblicamente, anzi ne hanno talvolta sottolineato la mancanza di inquadramento in una strategia più complessiva di ripensamento della mobilità nell'intero quartiere.
Numerose criticità sono emerse relativamente ai tempi del progetto. La chiusura "sperimentale" delle strade è stata avviata nell'agosto 2020. Il Comune ha giustificato questa scelta con la necessità di fornire alle scuole più spazio per gestire le procedure legate al COVID-19 (distanziamento, ingresso e uscita scaglionati, ecc.) in tempo per l'inizio dell'anno scolastico a settembre). Tuttavia, molti residenti, negozianti e associazioni locali hanno percepito questa tempistica come un tentativo di avviare il progetto evitando evidenti manifestazioni di protesta da parte dei soggetti contrari (molti dei quali erano in vacanza). Inoltre, la fine della sperimentazione (con la conferma di 3 delle 4 pedonalizzazioni), prevista per dicembre, è stata decisa a novembre, prima della fine del programma di monitoraggio affidato all'ATI: pertanto, la comunità locale ha ritenuto che il suo parere fosse solo annotato pro forma, senza alcuna reale influenza sul processo.
Un altro problema temporale è stato rappresentato dalla durata della fase provvisoria. Come si è detto, la sperimentazione si è conclusa a fine 2020, ma i lavori per passare alla versione permanente del ridisegno delle strade pedonalizzate sono iniziati solo a novembre 2022. Le cause vanno ricercate da un lato in alcune rigidità procedurali e burocratiche della pubblica amministrazione, dall'altro nell'interazione problematica con la Sovrintendenza, che ha richiesto molteplici revisioni del progetto al fine di salvaguardare il valore storico delle aree urbane in esso coinvolte. Le strade pedonalizzate sono così rimaste per oltre due anni praticamente spoglie, senza arredi adeguati (ad eccezione di alcune panchine nel viale principale di corso Marconi, anch'esse tuttavia fornite diversi mesi dopo la chiusura); secondo molti intervistati, questo ritardo e la provvisorietà della situazione hanno generato delusione nella cittadinanza del quartiere e hanno ridotto l'utilizzo degli spazi sottratti alle auto.
I conflitti procedurali sono stati legati anche alla duplice natura dell'ATI, che aveva il compito di accompagnare e monitorare il progetto (però con un potere decisionale limitato) e, allo stesso tempo, aveva un interesse nel progetto stesso in quanto comprendeva alcune delle associazioni locali che operano a San Salvario. Alcuni residenti e alcune associazioni locali non coinvolte nell'ATI non erano soddisfatti del ruolo "non terzo" di quest'ultima.
Un'ultima fonte di conflitto è stata la mancanza di una chiara identificazione da parte del Comune dei soggetti che avrebbero dovuto assumere la responsabilità della gestione di ciascuna area pedonale, compresa

l'organizzazione di eventi di coinvolgimento e di comunità per "attivare" lo spazio, come suggerito da molti intervistati.

5 | Conflitti relazionali

I conflitti relazionali sono stati quelli meno evidenti all'inizio della ricerca, ma nel corso delle interviste ne è emersa tutta la centralità. Alcuni erano profondamente radicati e indipendenti dalla specifica iniziativa TML, mentre altri si sono sviluppati o sono peggiorati durante il processo di attuazione.

Un conflitto relazionale chiave esisteva tra il Comune e la Circoscrizione, derivante dalle diverse affiliazioni politiche e dai diversi ruoli. Durante alcune interviste, sono emerse chiaramente tensioni radicate tra le due amministrazioni; la relazione tra questi conflitti e gli obiettivi e i contenuti del progetto non è risultata molto forte, come se il TML fosse stato il pretesto per far esplodere conflitti più generali.

Allo stesso modo, si sono verificati alcuni attriti relazionali tra la Circoscrizione e l'ATI, dovuti principalmente alla competizione tra di loro nell'assumere e giocare il ruolo di rappresentanza del territorio locale e al tardivo coinvolgimento della Circoscrizione nel progetto. Da un lato, la Circoscrizione, che è l'autorità pubblica a livello sub-comunale generalmente responsabile di progetti simili (o almeno un attore chiave), si è sentita scavalcata. Dall'altro lato, l'ATI, che comprendeva associazioni locali molto attive sul territorio, si è sentita impotente e usata come un capro espiatorio, essendo stata incaricata del processo di monitoraggio del progetto senza essere coinvolta nelle decisioni essenziali (tra cui l'avvio della pedonalizzazione sperimentale).

Questa situazione fa emergere come alcuni conflitti relazionali, nati da attriti precedenti al TML, siano stati esacerbati da questioni procedurali. Allo stesso modo, le associazioni locali e la stessa ATI hanno perso parte della fiducia nei confronti del Comune, a causa sia di esperienze negative precedenti al TML, sia del processo disordinato e nebuloso alla base di quest'ultimo. Anche la rigidità della Sovrintendenza nell'opporsi agli interventi di urbanistica tattica proposti dal Comune sembra derivare da contrasti passati con quest'ultimo, oltre che dal tardivo coinvolgimento dell'ente metropolitano nel processo di attuazione del TML.

6 | Complessità e natura politica delle pedonalizzazioni

Se ci riferiamo alle tre dimensioni chiave del *policy success* delineate da Marsh e Mc Connell (2010) – processuale, programmatica, politica –, il TML non mostra risultati brillanti. Sebbene sia riuscito a fornire nuovi spazi pedonali in un quartiere densamente popolato e a limitare il traffico automobilistico soprattutto intorno alle scuole, il progetto ha lasciato molto a desiderare in termini di legittimità nella formazione delle scelte, di raggiungimento dei risultati previsti e di consenso diffuso (Vitale Brovarone et al., 2023). L'attenzione ai conflitti legati alla governance del processo ha fatto luce sulle ragioni del percorso che ha portato a risultati insoddisfacenti e a una limitata legittimità e popolarità dell'iniziativa. Tuttavia, etichettare il TML come una cattiva pratica sarebbe una scorciatoia, che trascurerebbe l'importanza di criticità a priori che non sono esclusive del caso studio, tra cui la mancanza di competenze e risorse nelle amministrazioni locali per affrontare processi così complessi. Il caso rivela come gli aspetti sostantivi possano passare in secondo piano nel determinare il destino di un'iniziativa e come l'attenzione ai conflitti procedurali e relazionali sia essenziale non solo per comprendere ma anche, potenzialmente, per determinare il successo o il fallimento. Il caso del TML è un monito a prestare molta attenzione a questi aspetti della governance e a riconoscere la natura politica delle iniziative di pedonalizzazione, nonché i limiti e i le opacità delle iniziative di sperimentazione urbana (Verlinghieri et al., 2024).

Riferimenti bibliografici

Deas, I., Martin, M., Hincks, S. (2021), "Temporary urban uses in response to COVID-19: bolstering resilience via short-term experimental solutions", in *Town Planning Review*, no. 1, vol. 92, pp. 81-88.

Hickman, R., Huaylla Sallo, K. (2022), "The political economy of streetspace reallocation projects: Aldgate Square and Bank Junction, London", in *Journal of Urban Design*, no. 4, vol. 27, pp. 397-420.

Jensen, O.B., Martin, M., Löchtefeld, M. (2021), "Pedestrians as floating life-On the reinvention of the pedestrian city", in *Emotion, Space and Society*, vol. 41, pp. 100846.

Marsh, D., McConnell, A. (2010), "Towards a framework for establishing policy success", in *Public administration*, no. 2, vol. 88, pp. 564-583.

Parajuli, A., Pojani, D. (2018), "Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South", in *Journal of Urban Design*, no. 1, vol. 23, pp. 142-160.

Verlinghieri, E., Vitale Brovarone, E., Staricco, L. (2024), "The conflictual governance of street experiments, between austerity and post-politics", in *Urban Studies*, no. 5, vol. 61, pp. 878-899.
Vitale Brovarone, E., Staricco, L., Verlinghieri, E. (2023), "Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes", in *Journal of Transport Geography*, vol. 107, n. 103528.
Wolf, E. (2021), "How policy institutions filter conflict: the (de) escalation of policy conflict through closing down or opening up the space for contestation", in *Built Environment*, no. 1, vol. 47, pp. 56-74.

Planum Publisher e Società Italiana degli Urbanisti
ISBN 978-88-99237-75-2
Volume pubblicato digitalmente nel mese di giugno 2025
Pubblicazione disponibile su www.planum.net |
Planum Publisher | Roma-Milano

