



ISSN: 2038-3282

**Publicato il: luglio 2023**

©Tutti i diritti riservati. Tutti gli articoli possono essere riprodotti con l'unica condizione di mettere in evidenza che il testo riprodotto è tratto da [www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)  
Registrazione Tribunale di Frosinone N. 564/09 VG

**Towards a pedagogy of walking. Rethinking the city as an educational space,  
between technology, movement and relationality**

**Verso una pedagogia del cammino. Ripensare la città come spazio educativo, tra  
tecnologia, movimento e relazionalità**

*di*

Martina Petrini

[martina.petrini@unich.it](mailto:martina.petrini@unich.it)

Università degli Studi “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara

**Abstract:**

In recent years, the concept of the “learning city” has acquired great relevance in the pedagogical debate, which has focused above all on the possibility of combining efforts aimed at expanding educational opportunities in a lifelong and lifewide learning perspective with the instances of change that have emerged at an environmental, social, cultural and economic level. In the time of post-modernity, the design of urban spaces has increasingly become a transdisciplinary issue, within which the elaboration of inclusive and quality educational proposals intersects with matters relating to technological and digital evolution, the promotion of personal well-being and sustainable development. Starting from these premises, this contribution aims to analyse the dimension of urban mobility, pedestrian walkability and accessibility of public places from an educational perspective,

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

focusing on the pedagogical potential of movement and specifically of walking, an apparently banal motor action that can take on a series of new meanings.

**Keywords:** learning cities; lifelong learning; wellness; accessibility; walking.

**Abstract:**

Negli ultimi anni il concetto di “*learning city*” ha acquisito una grande rilevanza nel dibattito pedagogico, che si è concentrato soprattutto sulla possibilità di coniugare gli sforzi finalizzati all’ampliamento delle opportunità educative in un’ottica di *lifelong* e *lifewide learning* con le istanze di cambiamento emerse a livello ambientale, sociale, culturale ed economico. Nel tempo della postmodernità, la progettazione degli spazi urbani è diventata sempre di più una questione transdisciplinare, all’interno della quale l’elaborazione di proposte formative inclusive e di qualità si interseca con i temi relativi all’evoluzione tecnologica e digitale, alla promozione del benessere della persona e allo sviluppo sostenibile. Partendo da tali premesse, il presente contributo si pone l’obiettivo di analizzare in una prospettiva educativa la dimensione della mobilità urbana, della percorribilità pedonale e dell’accessibilità dei luoghi pubblici, focalizzando l’attenzione sulle potenzialità pedagogiche del movimento e nello specifico del cammino, azione motoria all’apparenza banale, che può assumere una serie di significati inediti.

**Parole chiave:** città educative; formazione continua; benessere; accessibilità; cammino.

## 1. Introduzione

Il concetto di “città per l’apprendimento”, definito per la prima volta nella Dichiarazione di Pechino nel 2013 (UNESCO, 2015), ha avuto un grande impatto nel dibattito pedagogico degli ultimi anni, che si è concentrato soprattutto sulla possibilità di ampliare le opportunità formativo-educative in una prospettiva di *lifelong* e *lifewide learning*. Nello scenario attuale, dominato dalla complessità e dall’incertezza, è emersa, infatti, “sempre più chiara e pressante la necessità di superare le rigidità insite nelle logiche di sistemi scolastici, educativi e formativi chiusi, per sviluppare, invece, un’ampia flessibilità di tempi, di spazi, di luoghi, in una sinergia di educazione formale, non formale e informale” (Aleandri, 2011, p. 11).

I criteri per la costituzione delle “città per l’apprendimento”, delineati in occasione della costituzione del *Global Network of Learning Cities* (UNESCO, 2015), sono stati ulteriormente aggiornati nel 2021 dalla *Yeonsu Declaration for Learning Cities* (UNESCO, 2021). Questo documento, partendo da una serie di considerazioni sulla recente emergenza pandemica, si concentra soprattutto sulla necessità di promuovere il benessere personale, attraverso percorsi di alfabetizzazione sanitaria volti a sviluppare la pratica della *self-care* e a favorire un atteggiamento proattivo, responsabile e consapevole rispetto alla propria salute. La *Yeonsu Declaration*, inoltre, sottolinea l’urgenza di aumentare gli sforzi per raggiungere i 17 Obiettivi dello sviluppo sostenibile tracciati dall’Agenda 2030 (ONU, 2015), focalizzando l’attenzione sulla tutela della salute (OSS n.3), sulla possibilità di aumentare la qualità dell’educazione e di offrire opportunità di apprendimento a tutti (OSS n. 4), sul raggiungimento

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

dell'uguaglianza di genere (OSS n. 5), sulla promozione della crescita economica e dell'occupazione (OSS n. 8), sulla costruzione di città e comunità sostenibili (OSS n. 11) e infine sulla lotta al cambiamento climatico (OSS n. 13).

Particolarmente rilevante è il riferimento all'OSS n. 11, che fornisce una direzione precisa ed inequivocabile alla progettazione delle aree urbane evidenziando la necessità di “rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili” (ONU, 2015, p. 14). Questo proposito mira da un lato a ridurre gli effetti negativi dell'impatto ambientale dei contesti urbani, nei quali risiede circa la metà della popolazione mondiale, e dall'altro a garantire l'accessibilità universale (con particolare attenzione alle donne, ai bambini, agli anziani e alle persone con disabilità) a tutti gli spazi di uso pubblico. Il tentativo di integrare questi punti programmatici nello scenario delle *learning cities* impone l'assunzione di uno sguardo multiprospettico e transdisciplinare, capace di prendere in considerazione vari aspetti e di favorire la convergenza tra le molteplici istanze. Questo è l'approccio sul quale si fonda il rinnovato dialogo tra i diversi settori coinvolti nella progettazione delle “città educanti”, tra i quali stanno acquisendo un ruolo cruciale le scienze dell'educazione, le neuroscienze, l'urbanistica e l'architettura (Borgogni, 2020). A tal proposito, numerose sono le ricerche che analizzano il rapporto di reciproca interazione tra l'uomo, inteso come “entità biodinamica in formazione” (Cassese, Torregiani, 2013, p. 11), e l'ambiente, con l'obiettivo di riflettere sugli aspetti neuropsicologici nell'ambito della progettazione degli spazi di apprendimento. Secondo l'*embodied theory*, infatti, la cognizione si radica nella dimensione senso-motoria e l'ambiente esercita un notevole influsso non solo sul benessere psico-fisico della persona, ma anche sui processi conoscitivi, comunicativo-relazionali e di costruzione dell'identità (Varela *et al.*, 1991). Per tali motivi, gli spazi architettonici e urbani dovrebbero essere flessibili, trasformabili, aperti a molteplici usi al fine di rispondere alle singole esigenze personali e di valorizzare le dimensioni corporea e affettiva, favorendo il movimento (Borgogni, 2020), “prerequisito che consente di immaginare e di praticare ogni tipo di azione, sia essa concreta o puramente mentale/cognitiva” (Cassese, Torregiani, 2013, p. 113).

Questo concetto assume grande rilevanza nel momento in cui si prende in esame “l'intenzionalità educativa degli spazi pubblici” (Borgogni, 2020), che si fonda prioritariamente sulla loro percorribilità, o meglio accessibilità, intesa come presupposto indispensabile non solo per spostarsi da un luogo all'altro, bensì anche per abitare quegli stessi luoghi. A riguardo Iori (1996, p. 207) afferma:

“La percorribilità del mondo implica la sua *apertura* poiché è per il soggetto che «si apre» originariamente il mondo [...] Il soggetto può *percorrere il mondo abitandolo* in quanto è sempre «presso» il mondo ma è anche in una perenne apertura a nuovi «*attraversamenti*» dello spazio-mondo. Lo spazio è «percorribile» in quanto aperto alla familiarità del soggetto con il mondo-per-lui”.

Partendo da tali premesse, il presente contributo, dopo una breve analisi dei vantaggi in termini economici, di salute pubblica e di sostenibilità ambientale, correlati all'aumento dell'accessibilità delle città, si pone l'obiettivo di indagare le potenzialità socio-educative del movimento e, nello

specifico, del cammino, azione motoria all'apparenza banale, che può assumere una serie di significati pedagogici inediti (Goerzt, 2017; Demetrio, 2005; Cambi, 2010b; Spadolini *et al.*, 2007; Petrini, 2022). Come afferma Borgogni (2020, p. 21), infatti, “è sufficiente osservare una persona camminare nello spazio pubblico per comprendere quanto aspetti educativi, sociali, urbanistici, architettonici, motori, legati alla mobilità e ai trasporti influenzino quell'umanissimo e naturale comportamento”.

## 2. Cenni sulla mobilità urbana in Italia e in Europa

Prima di approfondire la questione relativa all'accessibilità degli spazi pubblici, è utile esaminare alcuni dati europei e italiani relativi alla mobilità urbana, per comprendere come la conformazione degli spazi influenzi, insieme ad altre variabili, le scelte e i comportamenti dei cittadini e, di conseguenza, il loro modo di muoversi all'interno della città. In particolare, appaiono interessanti i risultati dell'indagine condotta nel 2021 a livello europeo sulle nuove modalità di mobilità urbana ed extra-urbana (Armoogum *et al.*, 2022). Secondo questo studio, che ha analizzato i dati nazionali provenienti da 12 Stati membri, l'automobile è la modalità di trasporto più utilizzata con una quota media del 64%, mentre il 18% degli spostamenti giornalieri è effettuato a piedi, il 10% con i mezzi pubblici e il 6% in bicicletta. I cittadini della maggior parte degli Stati membri compiono il 54% degli spostamenti a breve distanza con l'automobile privata e il 27% a piedi. Camminare risulta essere la modalità di spostamento più diffusa dopo l'automobile nella maggior parte dei paesi dell'UE, tra i quali fa eccezione l'Olanda in cui l'uso della bicicletta supera la mobilità a piedi. L'analisi della scelta delle modalità di trasporto da parte dei cittadini nelle diverse fasce di età ha mostrato dei tassi di mobilità molto simili fino ai 55 anni; mentre a partire da questa età la mobilità nelle sue varie forme tende a diminuire progressivamente tranne che per gli spostamenti a piedi. Quest'ultimo dato risulta particolarmente interessante ai fini della presente riflessione, poiché conferma l'alto livello di inclusività del gesto del camminare, che si configura prima di ogni altra cosa come modalità di movimento fondamentale, prioritaria e irrinunciabile ad ogni età. Per tale motivo, il consolidamento e l'aumento dell'accessibilità delle città, o meglio della possibilità di essere percorsa, attraversata, non solo dai pedoni, ma anche dalle persone con disabilità, è di cruciale importanza poiché consente a tutti i cittadini, e, in particolare, a coloro che per vari motivi non possiedono un'automobile o non sono nelle condizioni di guidare, di scegliere la modalità di trasporto più congeniale rispetto alla propria situazione personale.

Dopo aver brevemente accennato al *trend* europeo, è opportuno analizzare il 19° *Rapporto sulla mobilità degli italiani* realizzato dall'osservatorio “Audimob” di ISFORT (2022), nel quale viene presentata un'analisi comparativa dei dati del 2020, del 2021 e del primo semestre del 2022, mettendo in evidenza anche gli effetti provocati dall'emergenza pandemica e dalla crisi energetica generata dal conflitto russo-ucraino. Nel primo semestre del 2022 si registra un superamento della situazione pandemica e post-pandemica con una ripresa generale della mobilità. Nello specifico, i dati emersi dal rapporto di ISFORT sono tendenzialmente in linea con quelli pre-covid e in alcuni casi peggiori, soprattutto per quanto concerne la mobilità sostenibile. La quota di spostamenti in auto si assesta al 64%, confermandosi come opzione dominante con un lieve aumento rispetto alla situazione pre-

pandemica (62,5% nel 2019; 59% nel 2020; 63,3% nel 2021). L'uso dei mezzi di trasporto pubblico urbano ed extra-urbano (in cui rientra anche lo *sharing* come modalità di trasporto collettiva) è in graduale rialzo (7,6 % nel primo semestre del 2022), ma lontano dai livelli pre-covid (10,8% nel 2019). Anche nel 2022 è confermata la crescita degli spostamenti in bicicletta o con soluzioni di micromobilità (es. monopattini elettrici): 3,3% del 2019, 3,8% del 2020, 4,1% del 2021, 4,7% del 2022. Per quanto riguarda i dati relativi agli spostamenti a piedi, di particolare interesse ai fini del presente contributo, dopo il boom del 2020 (29%), si è registrato un calo sia nel 2021 (22,7%) sia nel primo semestre del 2022 (19%), periodo in cui addirittura la quota risulta inferiore a quella pre-covid (20,8% del 2019). Allarmante appare la situazione relativa alla mobilità sostenibile (che include gli spostamenti a piedi, in bicicletta, con mezzi pubblici e la micromobilità), il cui tasso si è ridotto nel 2021 (33,4%) e nel 2022 (31,3%), assestandosi al di sotto della soglia pre-pandemica (35% del 2019). Questi dati mostrano una netta inversione di tendenza rispetto al *trend* registrato durante la fase emergenziale (38,2% del 2020), nella quale le limitazioni degli spostamenti e il conseguente sviluppo del lavoro da remoto e della didattica a distanza avevano portato alla necessaria riscoperta dello spazio di prossimità e, dunque, della mobilità attiva, in particolare pedonale. Se nel periodo della crisi sanitaria c'è stata un'esplosione della mobilità sostenibile legata alle particolari condizioni contingenti, la riduzione che si è registrata negli ultimi due anni ha anche delle motivazioni di ordine infrastrutturale, ovvero relativo all'assetto delle aree urbane. Secondo il rapporto ISFORT (2022), infatti, le politiche pubbliche e, in particolare, l'insufficiente sviluppo di aree ciclo-pedonali hanno contribuito alla regressione del tasso di mobilità attiva. Basti pensare che se nel 2020 il 37,6% dei Comuni capoluogo ha aumentato l'estensione delle aree pedonali, il 29,4% ha operato al contrario una riduzione delle stesse. Per quanto concerne, invece, le piste ciclabili, seppure i dati mostrano una costante crescita, le criticità riguardano soprattutto il netto divario territoriale: le città del Nord, nel 2020, hanno raggiunto 61,1 km ogni 100 km<sup>2</sup>, mentre nelle città del Mezzogiorno risultano solamente 5,8 km di zone pedonali ogni 100 km<sup>2</sup>.

Da questa rapida panoramica sulle scelte relative alla mobilità dei cittadini italiani ed europei è emersa, innanzitutto, la centralità dell'automobile, mezzo di trasporto prediletto nelle città contemporanee, definibili come “*car-centric societies*” (Goerz, 2017), proprio in quanto hanno fondato tanto la progettazione urbanistica quanto l'organizzazione del tempo intorno al dominio dei veicoli motorizzati, trascurando la dimensione corporea delle persone (O'Mara, 2020). “Il mondo non è più a misura dei corpi, bensì delle macchine, e molti hanno bisogno di queste macchine, o pensano di averne, per navigare a velocità sostenuta in quello spazio” (Solnit, 2018, p. 359). Ma, come emerso dai rapporti presentati sopra, è anche la conformazione stessa di quegli spazi a incidere profondamente sulla vita delle persone, a condizionare il loro modo di spostarsi, di relazionarsi con il contesto e con gli altri, di vivere la propria quotidianità. Come scrive O'Mara (2020, p. 90), “le città invogliano o no a camminare, perché la forma che diamo loro determina la forma della nostra funzione, influenzandola in meglio o in peggio”; tesi rafforzata dalle parole di Solnit, secondo la quale le scelte relative alla mobilità dipendono oltre che dalla pianificazione urbanistica, anche dal ritmo esistenziale dell'uomo contemporaneo, scandito dall'efficienza, dalla velocità, dalla produttività. Appare, dunque, chiaro che:

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

“Il declino del camminare riguarda la mancanza di spazi in cui muoversi a piedi, ma è anche una questione di mancanza di tempo: è la scomparsa dello spazio non strutturato e meditativo in cui in larga misura sono passati il pensiero, il corteggiamento, il sogno a occhi aperti e l’osservazione. La macchina ha dato l’accelerazione e la vita si è tenuta al passo di concerto” (Solnit, 2018, p. 359).

### **3. La città educativa tra sostenibilità, benessere e accessibilità**

“Città attive” (Borgogni, Farinella, 2017), “città in cammino”, “città in movimento”, “*healty cities*” (WHO, 2022) sono solo alcune delle locuzioni usate per indicare una serie di iniziative e di progetti di ricerca, nati con l’obiettivo di promuovere e diffondere una nuova idea di città che, incarnando il concetto di “educazione diffusa” (Mottana, Campagnoli, 2022), modella la sua forma per rendere possibili e accessibili molteplici attività formative, ludico-ricreative, sportive. La sfida principale della città attiva è

“quella di rilanciare un approccio integrato in grado di associare politiche educative, pratiche del tempo libero, esigenze e aspettative sociali e culturali, con il potenziamento della mobilità sostenibile e della condivisione degli spazi pubblici. Cambiando la percezione che i cittadini hanno dei luoghi della loro quotidianità si potrebbero modificare stili di vita, orientandoli verso pratiche sane e sostenibili” (Borgogni, Farinella, 2017, p. 8).

In tale direzione vanno alcuni programmi promossi dai più importanti organismi internazionali, tra i quali vale la pena menzionare la già citata rete globale delle *Learning Cities* (UNESCO, 2015), l’Agenda 2030 (ONU, 2015) e infine il *network* europeo delle *Healthy Cities* (WHO, 2022), che prospettano un cambiamento a livello planetario a partire dall’individuazione di sfide comuni per tutti i paesi. Il piano d’azione dell’ONU, così come le iniziative proposte dal WHO e dall’UNESCO, muovendo dai principi di sostenibilità, benessere, uguaglianza e formazione, mirano a rinnovare le connessioni tra locale e globale, tra le singole aree urbane e il resto del mondo. Dunque, educare nella città, alla città e attraverso la città non significa attivare le persone e renderle partecipi solamente rispetto alle questioni di uno specifico territorio, ma sviluppare in ogni cittadino la coscienza antropologica, ecologica, civica e dialogica, affinché acquisisca la consapevolezza di appartenere ad una comunità di destino (Morin, 2001). Infatti, come afferma Ceruti (2018, p. 161): “Educare alla cittadinanza significa oggi *educare alla condizione umana nell’età globale*. E ciò richiede di *educare alla complessità*”.

Per affrontare le questioni più cogenti a livello planetario, l’ONU ha riportato l’attenzione sul tema della sostenibilità, declinandolo non solo da un punto di vista ecologico, ma anche in chiave sociale ed economica. Facendo leva sui concetti di Persona, Prosperità, Pace, Partnership e Pianeta, anche dette le 5 P dell’Agenda 2030, viene ribadita la necessità di assumere un nuovo paradigma, che coniughi lo sviluppo del potenziale umano con la tutela ambientale, in uno scenario globale di condivisione e di collaborazione (ONU, 2015). La lotta al cambiamento climatico, la riduzione delle disuguaglianze e delle discriminazioni di ogni tipo, l’ampliamento dei diritti di istruzione e formazione, la promozione del benessere di tutti, sono sfide che impongono una rapida

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

trasformazione degli stili di vita, dei processi di produzione, delle modalità di trasporto e, di conseguenza, della conformazione degli spazi antropici. Questa transizione può essere favorita anche mediante l'utilizzo delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, così come previsto nella progettazione delle *smart cities*, nelle quali l'implementazione di soluzioni digitali mira proprio ad aumentare la qualità della vita delle persone. In quest'ottica, le innovazioni tecnologiche sono funzionali al miglioramento della dimensione infrastrutturale e all'ottimizzazione dei servizi, tra cui il monitoraggio dei sistemi di sicurezza, la fruizione del patrimonio artistico e culturale e la gestione dei trasporti pubblici e della mobilità urbana. Anche le cosiddette "città intelligenti" fanno leva sul concetto di sostenibilità, focalizzando l'attenzione sulla necessità di creare spazi, o trasformare quelli esistenti, affinché essi siano interconnessi e al contempo rispondenti alle esigenze di movimento dell'uomo, definibile dal punto di vista locomotorio come *homo caminans* (Le Breton, 2022b). Il cammino è, infatti, la forma ordinaria, sebbene non l'unica, di locomozione umana, ovvero quella attraverso la quale l'uomo svolge, o dovrebbe svolgere, la maggior parte delle sue azioni nella quotidianità. Sebbene il movimento costituisca la condizione essenziale dell'esistenza umana, le dinamiche che hanno orientato i processi di urbanizzazione non sempre hanno lasciato all'uomo la possibilità di muoversi a piedi in maniera confortevole e sicura. Come afferma Le Breton (2022a, p. 10):

“Nonostante gli ingorghi del traffico nelle città e le innumerevoli tragedie di cui è causa, l'automobile è oggi regina del quotidiano e ha reso il corpo un elemento accessorio per milioni di nostri contemporanei. Quella umana è una condizione immobile o seduta [...] Il corpo è un residuo contro cui si scontra la modernità, e diventa tanto più difficile da accettare quanto più si riduce il numero delle sue attività dirette nell'ambiente”.

Per invertire la rotta, è necessario ripensare la forma e l'articolazione delle città, spostando il focus dalle automobili alla mobilità dolce, non solo attraverso la progettazione e la realizzazione di percorsi pedonali nei contesti “strettamente” cittadini, ma lavorando sulle connessioni tra gli spazi, sui collegamenti tra centro e periferie. “Tali relazioni possono assumere il carattere di corridoi ecologici, *greenways*, percorsi ciclo-pedonali, aree verdi e boscate, spazi pubblici urbani, esprimendo in tal senso una pluralità di significati e di forme di utilizzo differenti ma coerenti, se ricondotte all'interno di una strategia di riqualificazione territoriale di vasto respiro” (Farinella, 2017, p. 47). Come sostiene Speck nella sua teoria generale della pedonabilità, non basta costruire marciapiedi, ovvero creare delle strutture pedonali adeguate e attraenti, poiché per invogliare le persone a spostarsi a piedi, la camminata deve necessariamente soddisfare quattro condizioni: essere utile, sicura, confortevole e interessante. Proprio sulla base di questi presupposti irrinunciabili, l'urbanista americano ha delineato le caratteristiche principali di una “*walbable city*” (Speck, 2012). Il livello di accessibilità di una città si configura, al contempo, come un fine, un mezzo e un'unità di misura. Come afferma Le Breton (2022, p. 89), infatti: “La città esiste soltanto attraverso i passi dei suoi abitanti o dei suoi visitatori, che la inventano vivificandola con i loro percorsi, i loro incontri, la loro frequentazione di negozi, chiese, uffici, atri di stazione, locali di spettacolo, bar, luoghi di ricreazione e così via. I passanti sono il segno della sua vitalità o della sua apatia, del piacere o del tedio che suscita”.

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

Secondo Speck, spostarsi a piedi deve essere utile, e quindi funzionale alla realizzazione della maggior parte delle attività che si svolgono nella quotidianità, dando alle persone la possibilità di raggiungere il luogo di lavoro oppure gli spazi deputati allo svago, al tempo libero, allo sport, alla formazione, al culto, ai servizi medico-sanitari. Affinché ciò sia possibile bisognerebbe plasmare le città intorno alle molteplici esigenze dell'uomo, coniugando la creazione delle strutture ciclo-pedonali con un'adeguata gestione dei trasporti pubblici e dei parcheggi (Speck, 2012). Altri elementi imprescindibili sono la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, il comfort e il fascino degli spazi attraversati, poiché “Camminare significa qualcosa di più che andare semplicemente da un punto A a un punto B” (Sennett, 2018, p. 206). Infatti, come scrive Iori (1996, p. 227): “Noi [...] non «siamo per via» soltanto per andare verso una meta ma anche per *abitare l'attraversamento* di quello spazio della mobilità”.

#### **4. Attraversare lo spazio dell'intersoggettività: verso una pedagogia del cammino**

Nel paragrafo precedente è stata affrontata la questione dell'abitabilità degli spazi pubblici, sostenendo la tesi secondo la quale l'accessibilità può essere considerata la *conditio sine qua non* di una *learning city*. Oltre ai vantaggi in termini economici, di sostenibilità ambientale e di salute pubblica (Speck, 2012), una “*walkable city*” ha anche una serie di potenzialità a livello socio-educativo, legate proprio alla possibilità di muoversi liberamente, di attraversare e vivere i luoghi della quotidianità, di alimentare quella conoscenza itinerante che si realizza anche e soprattutto percorrendo il tessuto urbano (O'Mara, 2020; Borgogni, 2020; Le Breton, 2022a).

Dal semplice “gesto del camminare” derivano molteplici stimoli, che dipendono dalla percezione personale dello spazio, dalle caratteristiche specifiche dell'ambiente, nonché dal motivo per cui ci si muove. Soprattutto in un contesto urbano il cammino è prima di ogni altra cosa una forma di spostamento, ma c'è chi cammina per ricercare piacere e svago, chi per necessità, chi per tenersi in forma, chi per salvaguardare l'ambiente.

Diverse ricerche condotte in ambito pedagogico e motorio-sportivo hanno evidenziato che camminare, attività all'apparenza semplice e scontata, oltre a contribuire al raggiungimento e al mantenimento del benessere psico-fisico, può favorire l'apprendimento, potenziare la creatività, stimolare il pensiero divergente, influenzare positivamente la memoria e la concentrazione (Oppezzo, Schwartz, 2014; Becker, 2016; Prakash *et al.*, 2017; Biber, Heidorn, 2021; Weight *et al.*, 2021). Nello specifico, i progetti sperimentali che hanno tentato di inserire la pratica del camminare nel processo formativo, in ambito scolastico e universitario, si sono concentrati principalmente su tre dimensioni pedagogicamente rilevanti: la prima legata alla promozione di stili di vita attivi e sani, nel tentativo di diffondere una cultura del movimento; la seconda che si pone nell'ottica di un'educazione alla cittadinanza attiva, con l'obiettivo di sensibilizzare le persone, e in particolar modo bambini e giovani, rispetto ai temi riguardanti il cambiamento climatico e lo sviluppo sostenibile; la terza tesa a integrare il cammino nelle attività didattiche, secondo il modello dell'*active learning*. In alcuni casi, i programmi sono riusciti a coniugare anche più di una delle istanze educative sopra menzionate, accomunate dalla convinzione che sia indispensabile restituire centralità alla dimensione corporea, o meglio al “corpo in movimento”, posto alla base dei processi comunicativo-espressivi, di



strutturazione dell'identità personale e di costruzione della conoscenza. Un'educazione al cammino e attraverso il cammino, infatti, si inserisce indiscutibilmente in una prospettiva di *lifelong e lifewide learning*, poiché può costituire sia un'occasione per sviluppare conoscenze e competenze, promuovendo la crescita personale, sia un modo per favorire l'interazione, la comprensione e la connessione con gli altri e con il contesto.

Nello specifico, camminare è considerata a tutti gli effetti un'attività fisica, così come viene sottolineato dalla *World Health Organization*, che la annovera tra le pratiche aerobiche ad intensità moderata (WHO, 2010). In tal senso, il cammino si rivela una valida opzione in quanto non implica costi o attrezzature particolarmente sofisticate, non necessita di una preparazione specifica, può essere praticata da quasi tutti, ad ogni età, e raramente è associata a lesioni o traumi fisici (Abe *et al.*, 2020). Inoltre, ai benefici che può apportare a livello psico-fisico e motorio, si aggiungono quelli legati alla dimensione della sostenibilità: sostituire progressivamente i mezzi di trasporto motorizzati con gli spostamenti a piedi contribuisce al raggiungimento di livelli di movimento consigliati e permette di sensibilizzare le persone, soprattutto i bambini e gli adolescenti, rispetto alla questione dell'inquinamento ambientale e della transizione ecologica, che impone consapevolezza e responsabilità civica (O'Mara, 2020).

Alcuni studi, invece, hanno introdotto in via sperimentale la pratica del cammino all'interno di esperienze didattiche, strutturando dei veri e propri seminari o lezioni itineranti, con l'obiettivo di verificare l'influenza che questa forma di attività motoria può avere sull'apprendimento, sull'umore e sulla motivazione degli studenti (Becker, 2016; Biber, Heidorn, 2021; Curtis, 2008). In particolare, una ricerca condotta su un gruppo di 100 alunni tra i 9 e gli 11 anni inclusi nel *Walk, Listen and Learn program* (premiato e riconosciuto a livello nazionale negli Stati Uniti) si è concentrata sulle emozioni e le sensazioni riferite dai bambini relativamente alle attività che prevedevano l'ascolto di *podcasts* durante brevi sessioni di cammino a passo medio-svelto (Weight *et al.*, 2021). A seguito di questo esercizio gli studenti hanno dichiarato di sentirsi più energici, svegli e divertiti, focalizzando l'attenzione su sensazioni corporee, mentre nei giorni in cui non praticavano la camminata a prevalere erano descrizioni di stati mentali come tristezza, delusione e malessere, motivati nella maggior parte dei casi dal fatto di non avere l'opportunità di muoversi.

Per approfondire ulteriormente il discorso relativo alle potenzialità educative del cammino, è importante menzionare un altro progetto, emblematicamente intitolato "Siamo nati per camminare"<sup>1</sup> che, partendo dai contesti di formazione formali, ha cercato di coniugare l'educazione alla sostenibilità ambientale con l'incremento delle occasioni di movimento. Questa virtuosa campagna, ideata nel 2009 dall'Associazione Genitori Antismog di Milano e dal Centro Antartide di Bologna, è rivolta in primis agli alunni della scuola primaria e dell'ultimo anno della scuola dell'infanzia, ma coinvolge anche i docenti, gli educatori, le famiglie e l'intera cittadinanza, con lo scopo di promuovere forme di mobilità dolce, prima fra tutte il cammino. In seno a questa campagna vengono ideati e realizzati percorsi casa-scuola e scuola casa, conosciuti in altri contesti come *Pedibus* (Debetto *et al.*, 2011); *contest* di mobilità con una premiazione delle classi più virtuose in termini di

---

<sup>1</sup> Tutte le informazioni relative al progetto "Siamo nati per camminare" sono disponibili al sito: <https://siamonatipercaminare.it/> (ver. 14.06.2023).

mobilità sostenibile; attività che permettono di riflettere, attraverso l'esperienza concreta, su come le scelte personali possono contribuire a tutelare non solo il proprio quartiere o la propria città, ma l'intero pianeta. Per ogni edizione viene individuato un tema che riguarda i diversi aspetti della relazione tra i bambini e gli spazi pubblici, intorno al quale sono organizzati vari eventi. L'edizione 2023, intitolata "Leggere la città camminando", si concentra proprio sulla possibilità di conoscere la propria città "muovendosi a piedi", osservandone le forme e le strutture, entrando in prima persona nelle dinamiche urbane, contemplandone la bellezza, individuando le situazioni pericolose e le zone rischiose (ARPAE, CRT, 2023). In tal senso, è stata introdotta l'idea di "educare le nuove generazioni alla *flânerie*" (Nuvolati, 2023), ovvero a quella "particolare pratica di viaggio e di esplorazione dei luoghi, di rapporto riflessivo con le persone e gli spazi" (Nuvolati, 2013, p. 1). Nuvolati insiste sul valore formativo della *flânerie* e, pur riconoscendo la difficoltà di insegnare una pratica intrinsecamente spontanea, libera e solitaria, ha coordinato un progetto di "*Flânerie* urbane" rivolto a studenti universitari di sociologia e architettura<sup>2</sup>. In questo progetto, dopo quattro ore di lezioni teoriche sul tema del *flâneur* e l'illustrazione di un protocollo per la realizzazione dell'esplorazione riflessiva della città, gli studenti avevano 30 giorni di tempo per frequentare e osservare dei luoghi a scelta e produrre un questionario e una relazione finale, nella quale veniva richiesta una restituzione narrativa dell'esperienza svolta, corredata da altri materiali raccolti (foto, mappe, oggetti, ecc.). Da un'analisi dei report consegnati dagli studenti è emersa la massiccia presenza di fotografie allegate alle relazioni finali, che confermano la preminenza della rappresentazione per immagini rispetto alla dimensione della scrittura. Inoltre, è stato evidenziato che i brani prodotti dagli studenti sono di natura prevalentemente descrittiva e solo una piccola parte dei partecipanti ha rielaborato in maniera critica e originale l'esperienza vissuta, facendo emergere una "lettura" attenta e profonda del tessuto urbano e esprimendo sensazioni, percezioni e riflessioni personali stimulate dalla frequentazione dei luoghi (Nuvolati, 2013). Nonostante i limiti riscontrati, questo progetto sperimentale ha rilevato le potenzialità formative ed auto-formative di questa complessa pratica che si realizza integrando cammino, osservazione e interpretazione, e che può dimostrarsi estremamente utile non solo per coloro che si occupano di progettazione urbana e territoriale. Esercitare l'arte della *flânerie* significa, infatti, "educare" lo sguardo a cogliere da diverse prospettive le molteplici dinamiche sociali, culturali, infrastrutturali che caratterizzano una città, nonché di acquisire consapevolezza circa l'identità del territorio, comprenderne le criticità e i punti di forza e assumere un comportamento responsabile verso se stessi, gli altri e il contesto. Nello specifico, il progetto mette in luce la duplice valenza socio-educativa della *flânerie*, pratica riflessiva itinerante e solitaria, ma anche modalità di apertura al mondo, interpretazione soggettiva del mondo, condivisa intersoggettivamente attraverso la narrazione (Nuvolati, 2013).

Il potenziale formativo del cammino, o meglio della *flânerie*, soprattutto in funzione dell'acquisizione dell'arte della *cura sui*, è stato evidenziato anche da Cambi (2010b, p. 26), che scrive:

---

<sup>2</sup> Hanno partecipato al progetto "*Flânerie urbane*" studenti della Facoltà di Sociologia dell'Università degli Studi di Milano Bicocca nell'a.a. 2008-2009, della Facoltà di Architettura di Alghero negli a.a. 2008-2009 e 2009-2010, la Facoltà di Architettura di Piacenza (Polo del Politecnico di Milano) nell'a.a. 2008-2009. Cfr. Nuvolati, G. (2013). *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*. Firenze: Firenze University Press, pp. 113-171.

“Come ci è stato indicato da Benjamin in poi. Il vagabondare è portare il corpo nello spazio e in uno spazio sempre diverso e ben definito. In cui il corpo stesso si apre a suggestioni plurali e asimmetriche tra loro. Rendendosi quasi un “sismografo” del pluralismo delle esperienze-del-corpo: di forme, odori, spazi, colori, etc. Esperienze di cui il corpo vissuto deve farsi spettatore attivo e sintesi dinamica. C’è, così, anche un’educazione del camminare”.

Questa rassegna di studi e ricerche, sebbene sintetica e non esaustiva, ha messo in evidenza i vari modi di leggere e interpretare pedagogicamente il cammino, un’attività che in virtù delle sue specifiche caratteristiche può avere un ruolo decisivo non solo in un ambito educativo formale, ma in tutte le sfere dell’esistenza umana. Il cammino, infatti, nelle sue molteplici declinazioni, si configura come una pratica, ed insieme uno strumento, capace di integrare i diversi luoghi di apprendimento, varcando i confini tra scuola ed extrascuola, e di contribuire alla realizzazione del percorso di formazione e autoformazione della persona che dura tutta la vita (Aleandri, 2011). Camminando, esercitandosi a camminare, imparando a camminare, gli uomini e le donne di tutte le età possono esercitare l’arte della *cura sui* e, al contempo, esplorare il territorio, conoscerne la storia, adattarsi ai suoi mutamenti, entrare in contatto diretto con l’ambiente naturale ed urbano e di conseguenza formarsi alla cittadinanza attiva, sviluppando un atteggiamento responsabile e consapevole nei confronti del mondo circostante.

## 5. Conclusioni

Alla città intesa come spazio che accoglie una “comunità educante” viene assegnato un ruolo cruciale nei processi formativi, poiché, favorendo il confronto, la condivisione e la partecipazione, concorre allo sviluppo della consapevolezza e all’assunzione di responsabilità rispetto alle questioni di ordine politico, economico, sociale e culturale. Nel presente contributo, si è tentato di far emergere come nello scenario delle *learning cities*, il tema della formazione in ottica di *lifelong* e *lifewide learning* si intersechi con quello della transizione digitale ed ecologica, essenziali per promuovere lo sviluppo sostenibile.

In particolare, è stata posta l’attenzione sull’accessibilità degli spazi pubblici tanto nella prospettiva di favorire la mobilità attiva quanto con l’obiettivo di creare le condizioni affinché prenda forma quell’idea di educazione diffusa, secondo la quale il processo di formazione e trasformazione della persona si realizza attraversando molteplici luoghi (Bruni, 2008), oltrepassando gli steccati che separano i contesti di formazione formali, non formali ed informali (Mottana, Campagnoli, 2022; Aleandri, 2011).

In tal senso, si auspica il progressivo sviluppo di una “pedagogia del cammino”, che concentrandosi sulla questione della percorribilità dello spazio esterno, urbano o naturale, e accogliendo le istanze dell’*outdoor education* (Farné, 2018), possa contribuire alla rivalutazione concreta della dimensione corporea sia in funzione della ricerca del benessere psico-fisico sia rispetto ai processi conoscitivi e di strutturazione dell’identità personale. Come scrive Iori (1996, p. 206): “Il *movimento* nello spazio consente di modificare la distanza tra il soggetto e le cose o le persone: nell’allontanamento o nell’avvicinamento il mondo perde la staticità ed acquisisce consistenza, concretezza. Lo spazio

cinetico arricchisce lo spazio visivo consentendone un'esperienza molteplice (secondo diverse prospettive e vari punti di vista)".

L'attenzione crescente intorno alla questione del valore pedagogico del cammino è testimoniata da una serie di studi, che si sono focalizzati da un lato sui suoi benefici psico-fisici, e dall'altro sulla possibilità di coniugare apprendimento e movimento, attraverso la realizzazione di "Walking Classroom", ma, oltre a ciò, la pratica del cammino può rivelare in sé una serie di potenzialità formative e autoformative anche al di fuori di una cornice didattica strutturata. Come afferma Demetrio (2005, p. 24): "Il camminare assomiglia al filosofare, al pensare, al dubitare. [...] Non si cammina sempre tutti, per fortuna, nella stessa direzione. C'è chi va e chi viene, chi torna indietro e chi vuole precedere ad ogni costo gli altri. Uguale è il via vai filosofico, che raccoglie concetti, parole, pensieri e altrettanti ne scambia, sostando ai crocicchi, mietendo consensi o dileggi. Pur sempre riprendendo la via".

Il cammino può divenire, infatti, un'occasione per pensare, per riflettere, per esplorare, lasciandosi interrogare da tutto ciò che si incontra sul sentiero, sia esso cittadino o naturale, pianeggiante o montuoso, caotico o silenzioso (Demetrio, 2005; Cambi, 2010a). La funzione formativa del camminare si dispiega proprio nell'atto dell'"attraversamento", per mezzo del quale l'io entra in relazione con i luoghi, li percorre per conoscerli e per comprenderli, ma anche per conoscere e comprendere se stesso (Cambi, 2010a). Infatti, come scrive Iori (1996, p. 211): "Il mondo è fatto di un «qui» che si pone di fronte ai numerosi «là» del vasto mondo, del progetto, dello sconosciuto o del non ancora conosciuto. L'erranza, il viaggiare e il camminare sono i vissuti fondamentali dell'estensione che implicano scoperte, fantasie, ma anche esitazioni e rimessa in discussione di sé".

### **Riferimenti bibliografici:**

- Abe, T., Mitsukawa, N., & Loenneke, J.P. (2020). Walking past barriers to physical activity. *Journal of Trainology*, 9(1), 9-10.
- Aleandri, G. (2011). *Educazione permanente nella prospettiva del lifelong e lifewide learning*. Roma: Armando.
- Armoogum, J., Garcia, C., Gopal, Y., et al. (2022). *Study on new mobility patterns in European cities – Final report. Task A, EU wide passenger mobility survey*. Commissione europea, Direzione generale della Mobilità e dei trasporti. Disponibile al sito: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/728583> (ver. 05.06.2023).
- ARPAE Emilia-Romagna - CRT Educazione alla sostenibilità (2023). *Siamo Nati Per Camminare 2023. Leggiamo la città camminando*. Disponibile al sito: [https://www.arpae.it/it/temi-ambientali/educazione\\_alla\\_sostenibilita/comunicazione/campagne-educative/siamo-nati-per-camminare](https://www.arpae.it/it/temi-ambientali/educazione_alla_sostenibilita/comunicazione/campagne-educative/siamo-nati-per-camminare) (ver. 12.06.2023).
- Becker, K.M. (2016). The walking classroom: Active learning is just steps away! *Journal of Physical Education, Recreation & Dance*, 87(2), 20-26.
- Biber, D.D., & Heidorn, J. (2021). Tailoring the walking classroom to promote college student engagement. *College Teaching*, 69(3), 169-172.

- Borgogni, A. (2020). *L'intenzionalità educativa degli spazi pubblici. Luoghi e tempi delle didattiche del movimento*. Roma: Edizioni Studium.
- Borgogni, A., Farinella, R. (2017). *Le città attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*. Milano: FrancoAngeli.
- Bruni, E.M. (2008). *Pedagogia e trasformazione della persona*. Lecce: Pensa MultiMedia.
- Cambi, F. (2010a). *La cura di sé come processo formativo*. Roma-Bari: Laterza.
- Cambi, F. (2010b). Corpo multiplo e formazione postmoderna: una frontiera della “cura sui”. In A. Cunti (a cura di), *La rivincita dei corpi. Movimento e sport nell'agire educativo* (pp. 21-27). Milano: FrancoAngeli.
- Cassese, F.P., Torregiani, G. (2013). *Corpo e neurodidattica. From body language to embodied cognition*. Roma: Edizioni Universitarie Romane.
- Ceruti, M. (2018). *Il tempo della complessità*. Milano: Raffaello Cortina Editore.
- Curtis, E. (2008). *Walking Out of the Classroom: Learning on the Streets of Aberdeen*. In T., Ingold, J. Lee Vergunst (eds.), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot* (pp. 143-154). Hampshire: Ashgate Publishing Limited.
- Debetto, E., Marcon, C., Marin, A., Venudo, A., Visintin, F. (eds.) (2011). *PEDIBUS. Camminare nella città*. Gorizia: GOtoECO.
- Demetrio, D. (2005). *Filosofia del camminare. Esercizi di meditazione mediterranea*. Milano: Raffaello Cortina Editore.
- Farinella, R. (2017). Strade, pratiche, spazi. In A., Borgogni, R., Farinella, *Le città attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano* (pp. 33-56). Milano: FrancoAngeli.
- Farné, R., Bortolotti, A., Terrusi, M. (2018). *Outdoor Education: prospettive teoriche e buone pratiche*. Roma: Carocci.
- Goertz, K. K. (2017). Walking as pedagogy. In C. M., Hall, Y., Ram, N., Shoval (eds.), *The Routledge international handbook of walking* (pp. 55-64). London: Routledge.
- Iori, V. (1996). *Lo spazio vissuto. Luoghi educativi e soggettività*. Firenze: La Nuova Italia.
- ISFORT (2022). *19° Rapporto sulla mobilità degli italiani*. Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti. Rapporto Finale - 12 Dicembre 2022. Disponibile al sito: <https://www.isfort.it/2022/12/02/19-rapporto-sulla-mobilita-degli-italiani/> (ver. 27.05.2023).
- Le Breton, D. (2022a). *Il mondo a piedi. Elogio della marcia*. Milano: Feltrinelli.
- Le Breton, D. (2022b). *La vita a piedi. Camminare, una pratica della felicità*. Torino: GEDI.
- Morin, E. (2001). *I sette saperi necessari all'educazione del futuro*. Milano: Raffaello Cortina Editore.
- Mottana, P., Campagnoli, G. (2022). *La città educante. Manifesto della educazione diffusa. Come oltrepassare la scuola*. Trieste: Asterios.
- Nuvolati, G. (2013). *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*. Firenze: Firenze University Press.
- Nuvolati, G. (2023). Educare le nuove generazioni alla flânerie. In ARPAE Emilia-Romagna - CRT Educazione alla sostenibilità (2023). *Siamo Nati Per Camminare 2023. Leggiamo la città camminando*. Disponibile al sito: <https://www.arpae.it/it/temi->

©Anicia Editore

QTimes – webmagazine

Anno XV - n. 3, 2023

[www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)

doi: 10.14668/QTimes\_15308

[ambientali/educazione\\_alla\\_sostenibilita/comunicazione/campagne-educative/siamo-nati-per-camminare](#) (ver. 12.06.2023).

O'Mara, S. (2020). *Camminare può cambiarci la vita*. Torino: Einaudi.

ONU. Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, le Scienze e la Cultura (2015). *Trasformare il nostro mondo: l'agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*. Disponibile al sito: <https://unric.org/it/wp-content/uploads/sites/3/2019/11/Agenda-2030-Onu-italia.pdf> (ver. 01.06.2023).

Oppezzo, M., Schwartz, D.L. (2014). Give your ideas some legs: the positive effect of walking on creative thinking. *Journal of experimental psychology: learning, memory, and cognition*, 40(4), 1142-1152.

Petrini, M. (2022). Learn as you walk. The role of physical activity in the development of life skills. *Form@re. Open Journal per la formazione in rete*, (22)3, 222-234.

Prakash, S. S., Muthuraman, N., Anand, R. (2017). Short-Duration podcasts as a supplementary learning tool: perceptions of medical students and impact on assessment performance. *BMC Medical Education*, 17(1), 1–14.

Sennett, R. (2018). *Costruire e abitare. Etica per la città*. Milano: Feltrinelli.

Solnit, R. (2018). *Storia del camminare*. Milano: Adriano Salani Editore.

Spadolini, A., Grasselli, B., Ansini, L. (eds.) (2007). *La funzione educativa del cammino. Aspetti pedagogici, psicologici e sociologici*. Roma: Armando.

Speck, J. (2012). *Walkable City: how downtown can save America, one step at a time*. New York (NY): Farrar, Straus and Giroux.

UNESCO (2015). *Unesco Global Network of Learning Cities. Guiding Documents*. Hamburg (Germany). UNESCO Institute for Lifelong Learning. Disponibile al sito: <http://unesdoc.unesco.org/images/0023/002349/234986e.pdf> (ver. 10.06.2023).

UNESCO (2021). *Yeonsu Declaration for Learning. Building healthy and resilient cities through lifelong learning*. Disponibile al sito: [https://uil.unesco.org/sites/default/files/doc/lifelong-learning/cities/5th-conference/iclc5\\_yeonsudeclaration.pdf](https://uil.unesco.org/sites/default/files/doc/lifelong-learning/cities/5th-conference/iclc5_yeonsudeclaration.pdf) (ver. 12.06.2023).

Varela, F.J., Thompson, E., Rosch, E. (1991). *The Embodied Mind. Cognitive Sciences and Human Experience*. Cambridge: MIT Press.

Weight, E.A., Harry, M., Erwin, H. (2021). The Walking Classroom: Measuring the Impact of Physical Activity on Student Cognitive Performance and Mood. *Journal of Physical Activity and Health*, 2021, 18, 818-825.

WHO (2010). *Global recommendations on physical activity for health*. Geneva: World Health Organization. Disponibile al sito: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241599979> (ver. 14.06.2023).

WHO (2022). *WHO European Healthy Cities Network. How to develop and sustain healthy cities in 20 steps*. World Health Organization. European Region. Disponibile al sito: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/364675> (ver. 12.06.2023).