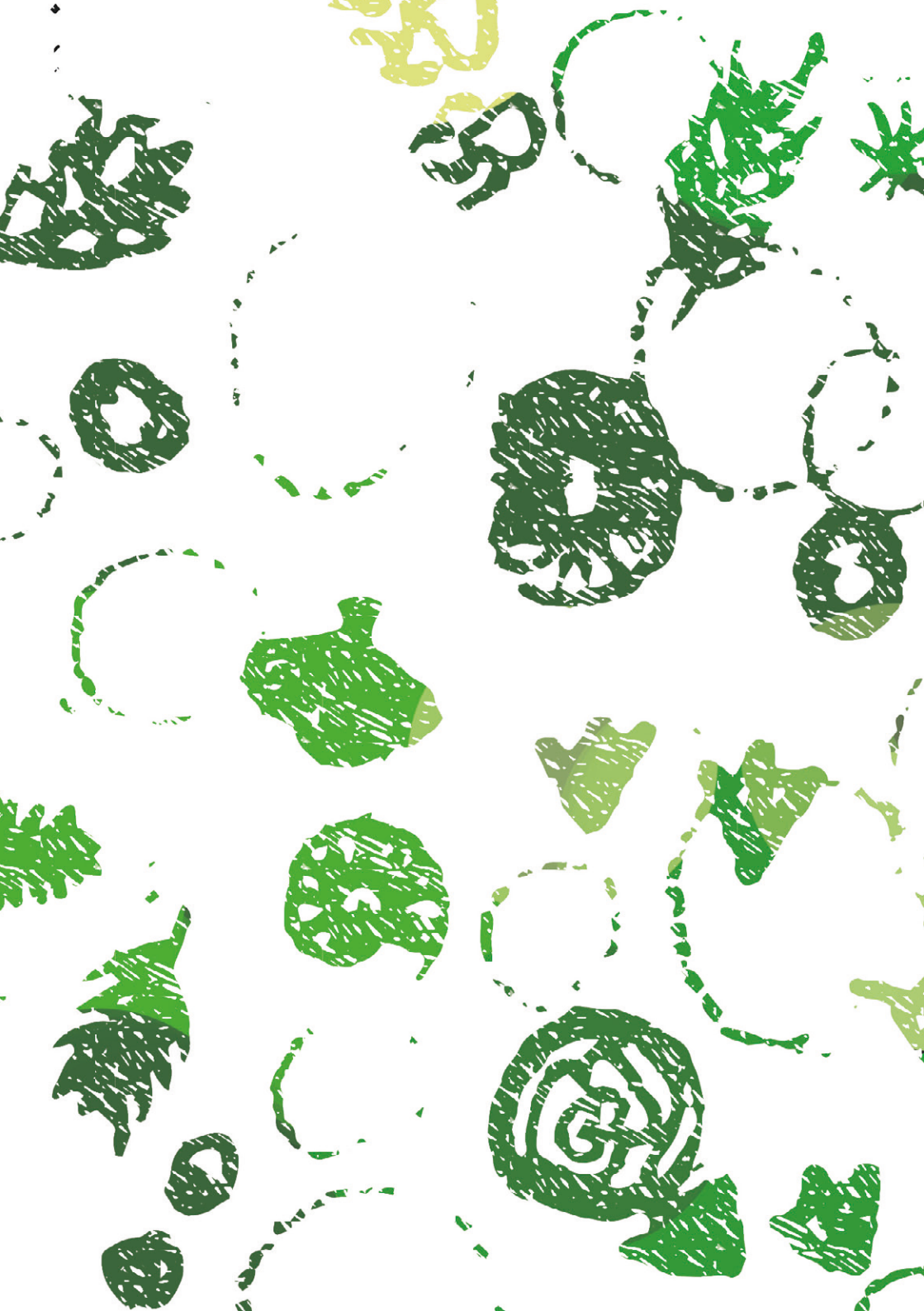




**GROUND**

**GROUND**

**immaginare agire fare la rivoluzione**



# **GROUND**

immaginare agire fare la rivoluzione

**a cura di**

Mattia Bertin

Marco Lo Giudice

Tommaso Zorzi

## GROUND

### Immaginare agire fare la rievoluzione

#### a cura di

Mattia Bertin, Marco Lo Giudice,  
Tommaso Zorzi

**ISBN: 979-12-5953-059-2** (cartaceo)

**ISBN: 979-12-5953-086-8** (digitale)

Volume realizzato all'interno del  
progetto ClimHUB, sostenuto da  
Fondazione Cariverona  
con il bando Habitat 2022



**testi:** gli autori e le autrici dei saggi  
sono parte del comitato scientifico di  
GROUND Social Forum.

Adriano Altissimo, Stefano Bartolini,  
Miguel Benasayag, Mattia Bertin,  
Alan Chandler, Marta De Marchi,  
Gianfranco Franz, Alessia Franzese,  
Jacopo Galli, Elena Granata, Sara  
Lando, Marco Lo Giudice, Franca  
Olivetti Manoukian, Michela Pace,  
Andrea Pase, Gabriele Pasqui,  
Alice Pomiato, Anna Pozzi, Vittoria  
Prisciandaro, Katia Provantini,  
Simone Sfriso, Cristina Sudiro, Elena  
Svalduz, Maria Chiara Tosi, Luca Velo,  
Antoni Vives i Tomàs, Tommaso Zorzi

**fotografie:** Sara Lando

**illustrazioni:** Chiara Filippin

**logo ground:** Eleonora Munari

**stampa:** Digital Team, Fano

**editore:** Anteferma Edizioni

**prima edizione:** febbraio 2024

**citazione:** Mattia Bertin, Marco Lo  
Giudice, Tommaso Zorzi (2024).  
*GROUND. Immaginare agire fare la  
rievoluzione.* Conegliano: Anteferma

Copyright



Quest'opera è distribuita con Licenza  
Creative Commons Attribuzione - Non  
commerciale - Condividi allo stesso  
modo 4.0 Internazionale

Questo libro è esito del GROUND Social Forum,  
organizzato da Rete Pictor e Università Iuav di Venezia,  
all'interno del progetto ClimHUB  
sostenuto da Fondazione Cariverona  
con il bando Habitat 2022.

# Indice

## **1 Ground on / Ground in**

- 17 Biodiversità fotografie di Sara Lando

## **2 Affondi dalla superficie**

- 36 Questo palmo di terra Andrea Pase
- 39 Tornare a terra Adriano Altissimo
- 44 GROUND e l'ecologia della felicità Stefano Bartolini
- 48 Se tutto è urgenza ed emergenza Gianfranco Franz
- 54 Sulle collaborazioni artistiche Sara Lando
- 58 Non più minori Franca Olivetti Manoukian
- 63 GROUND e la politica Gabriele Pasqui
- 67 Abitare l'incertezza Javier Ruiz Sánchez
- 70 Cultural Heritage as a Common Ground:  
patrimonio culturale, sviluppo sostenibile e  
inclusione sociale Elena Svalduz
- 74 Quale GROUND? Maria Chiara Tosi
- 76 Recuperare la città nel XXI secolo Antoni Vives i Tomàs
- 79 La scienza tra terra e cielo Cristina Sudiro
- 82 Stranieri/estranei Anna Pozzi
- 85 L'immaginazione al potere Marco Lo Giudice
- 89 Un terreno comune in cui rammagliare i diritti  
ai corpi Alessia Franzese
- 93 Terreno, suolo, terra, Terra Marta De Marchi
- 98 Il passaggio da un mondo ego-centrico a un  
mondo eco-centrico Alice Pomiatto





- 101 Appello all'immaginazione Michela Pace
- 105 Tra umanità e suolo Tommaso Zorzi
- 110 Muoversi in città. In bici o a piedi, per dove? Luca Velo
- 115 Il mondo può fare a meno dell'architettura? TAMassociati
- 119 Da grande salverò il mondo... Katia Provantini
- 122 Pressione. Filosofie non tristi del  
cambiamento Jacopo Galli
- 126 Siamo ancora liberi di solcare il mare Mattia Bertin
- 130 Viversi dentro il vivente Miguel Benasayag
- 140 I nuovi designer dei luoghi Elena Granata
- 143 Carbon and culture – nuove forme  
di produttività Alan Chandler
- 148 Piattaforme condivise e progetti comuni Vittoria Prisciandaro

### **3 Infiltrazioni**

- 154 Saperi e Sapori di Stagione, Rassegna del gusto, Blank\_,  
FeliceMente Fuori in Estate, Urban Jungle Angarangan,  
Dietro il paesaggio – stati generali della letteratura in  
Veneto, inTREEcciamo live, La timidezza delle chiome,  
Scrib\*Scrib Fest!, STRA-bordi

### **4 Appendice**

- 164 Notizie su autori e autrici

# Muoversi in città In bici o a piedi, per dove?

Luca Velo

## Muoversi e tempo.

Se paragonata alle realtà europee più avanzate, la situazione della mobilità attiva, intesa come combinazione di mobilità pedonale e ciclabile, nelle varie città italiane si presenta piuttosto disomogenea e diversificata (*19° Rapporto sulla mobilità degli italiani* – ISFORT 2022).

Esistono realtà locali che si confrontano costantemente con le migliori esperienze continentali e altre in cui i requisiti minimi di accessibilità ciclabile e pedonale (attraversamenti sicuri, segnaletiche, marciapiedi, percorsi ciclabili in sede propria, ecc.) risultano ancora molto faticosi da raggiungere. Le ragioni sono difficili da rintracciare pienamente ma persistono almeno due motivi: da un lato una questione di natura culturale e, connessa, una questione politica. Se si pensa che Paesi come la Francia, la Danimarca, l'Olanda e la Germania ormai da qualche tempo hanno riorganizzato i propri ministeri per rispondere alle esigenze di una mobilità nuova, non solo più sostenibile ma anche più salutare per la popolazione, appare evidente quanto ancora il nostro Paese si stia solo recentemente avvicinando a qualche risultato in maniera del tutto disomogenea. La Francia per esempio nel maggio del 2023 ha approvato il Piano ciclistico e pedonale 2023-2027 (Plan vélo et marche) con tre obiettivi principali:

rendere la bicicletta accessibile a tutti, fin dalla prima infanzia e per tutta la vita; rendere la bicicletta e gli spostamenti a piedi un'alternativa attraente all'auto privata per gli spostamenti locali e in combinazione con il trasporto pubblico per gli spostamenti a lunga distanza; fare della bicicletta una leva economica, sostenendo gli operatori francesi del settore. Appare evidente che questo è l'esito di una politica ad ampio spettro che, attraverso un programma di investimenti mirato, tocca non solo i diversi settori (sociale, sanitario, economico, ecc.) ma soprattutto si misura sul lungo periodo. La questione della programmazione sul lungo periodo quindi diventa essenziale per orientare iniziative ma soprattutto per mettere in moto flussi di pensieri alternativi e innovativi in termini di mobilità.

### **Come ci stiamo muovendo?**

In Italia tradizionalmente la storia della modernizzazione è coincisa con una storia di motorizzazione ma forse i tempi sono maturi per invertire la tendenza e muoversi verso principi di demotorizzazione<sup>1</sup>.

I motivi del ritardo italiano sono da ricercare in gran parte nella mancanza di un ruolo forte della politica nazionale che tradizionalmente ha trascurato le riforme forti sulla mobilità attiva, demandando alle amministrazioni locali e regionali la facoltà o meno di affrontare il tema tramite risorse di bilancio proprie.

È quindi concreta la difficoltà da parte delle amministrazioni pubbliche nell'intraprendere, entro politiche e competenze chiare, vere e proprie riforme di un quadro complessivo che risente di aspetti che riguardano la normativa, l'innovazione tecnologica, ma anche i cambiamenti sociali e culturali oltre

a una struttura territoriale policentrica con ampie porzioni di aree suburbane a bassa densità in contesti non sempre del tutto pianeggianti. Queste non possono essere unicamente le spiegazioni. Alcune città dell'Emilia Romagna e del Veneto, come Modena e Belluno, possono essere paragonate a realtà di città medie tedesche come Münster, mentre altri contesti, complici condizioni territoriali e politiche poco favorevoli, dimostrano quanto ancora vi sia da fare a partire già dalle dotazioni minime di sicurezza e dall'accessibilità scolastica. A fare la differenza sono spesso la qualità degli amministratori, la sensibilità culturale per questo genere di temi e una forma di cura del territorio che solo il ripensamento delle diverse forme di accessibilità può garantire.

Ne consegue che individuato l'obiettivo, cioè l'aumento del numero di utenti che possono agevolmente usare la bicicletta per recarsi a scuola o al lavoro o nel tempo libero, la scelta degli strumenti e delle strategie di azione diventano il terreno sul quale misurare le diverse esperienze entro una partita che possa coinvolgere tutti: amministratori, categorie, terzo settore e singoli cittadini; il caso del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Bici) a Roma, è emblematico di un di un progetto che viene dal basso, sviluppato da Velolove col contributo di una vasta rete di associazioni e istituzioni.

Valutare quanto è stato realmente condotto e monitorare i risultati ottenuti è però un esercizio complicato, soprattutto in assenza di parametri omogenei a cui fare riferimento. In questo consiste la difficoltà nell'operare nei contesti italiani laddove la specificità territoriale deve porsi al centro delle scelte progettuali, adeguando strategie e risorse in modo molto mirato. In questo senso, per l'Italia in generale, rien-

tra il concetto di *città dei 15 minuti* (il cui fautore chiave, il professore Carlos Moreno, parla della creazione di una *ville de proximité* in cui la vicinanza delle componenti base della nostra vita è considerata una virtù), spesso viene utilizzato più come slogan che come principio. Appare evidente infatti che in un contesto articolato e complesso, tale principio non sia applicabile per una lunga serie di limiti che non tengono in considerazione le dimensioni vere e proprie delle città, delle aree metropolitane e delle morfologie disperse degli insediamenti sul territorio italiano.

### **Una strada ancora molto lunga da percorrere**

Fino a non molto tempo fa, infatti, si riteneva che l'estensione delle piste ciclabili potesse rappresentare un indicatore importante di sviluppo della ciclabilità negli ambiti urbani. Andando a valutare la qualità delle opere, le connessioni, il comfort, la segnaletica, la presenza o meno di alberature, i possibili punti di sosta o di riparo, l'accessibilità ai vari servizi, in particolare in corrispondenza delle intersezioni, ci si è resi conto che parlare di estensione delle piste ciclabili è di fatto molto riduttivo e che le forme di accessibilità legate alla mobilità attiva, a ben guardare, all'interno dello spazio urbano sono assai più complesse. A questo si associa che anche in Italia, nonostante la complessità dei diversi siti, da qualche anno si siano intrapresi progetti che includano concetti come il *traffic calming*, favorendo la convivenza tra differenti fruitori della strada attraverso una riduzione generalizzata della velocità piuttosto che costruire piste ciclabili. Si tratta di ritornare a un'idea di spazio condiviso, sviluppata dall'ingegnere stradale Hans Monderman, che in molte città olandesi eliminò i semafori, le corsie, i cartelli stradali e altre indicazioni dagli incroci confidando nel fatto che le auto, le

biciclette e gli altri veicoli avrebbero fatto attenzione gli uni agli altri. Tali iniziative hanno avuto il merito di sradicare un'idea di strada come spazio esclusivamente dell'auto, ripristinando una visione e una fruizione diversa e decisamente assai più inclusiva della strada<sup>2</sup>.

All'oggi cercare di offrire una risposta alla domanda sui criteri di valutazione comparata della mobilità attiva impone in Italia alcuni parametri di equivalenza (PRIT – Piano Regolatore Integrato dei Trasporti 2025 dell'Emilia Romagna) che trascendono in senso stretto i criteri di specializzazione propri dell'ambito stradale. Si tratta di individuare parametri che coniughino l'estensione degli spazi riservati alla mobilità attiva, ciclabile e/o pedonale, con la presenza di forme di moderazione delle strade carrabili e di aree pedonali aperte alle biciclette. Qui risiede una sfida progettuale più complessa rispetto al trovare lo spazio specializzato per il pedone o il ciclista o chi pratica forme di micro mobilità. Ancora una volta nello spazio risiede una sfida culturale che coinvolge oltre alle pratiche anche un modo nuovo di condividere la strada, adeguando velocità e percorsi a chi si ha intorno. La città è comunque un luogo orientato al futuro: va riconosciuto che il tempo e l'ambiente stanno mutando rapidamente. Quanto agli obiettivi di neutralità carbonica che l'EU si è proposta per quanto ambiziosi e difficili da raggiungere, niente può battere la mobilità attiva, complici continui rincari dei carburanti e un cambio generazionale più aperto alle nuove tecnologie e all'innovazione.

1. Owen Hatherley, *Clean Living Under Difficult Circumstances*. London: Verso, 2021, pp. 221-226.

2. Louise-Ann Leyland, Ben Spencer, Nick Beale, Tim Jones; Carien M. Van Reekum, *The effect of cycling on cognitive function and well-being in older adults*, "PLoS ONE", vol. 1, n. 2, 2019, e0211779.

## notizie su autori e autrici

### **Alfissimo Adriano**

CEO e responsabile R&D, Landlab srl

### **Bartolini Stefano**

professore associato di economia politica, Università di Siena

### **Benasayag Miguel**

filosofo e psicanalista, Università nazionale di Avellaneda (Argentina)

### **Bertin Mattia**

ricercatore in urbanistica, Università Iuav di Venezia

### **Chandler Alan**

professore di architettura, University of East London, direttore dello studio Arts Lettres Techniques (UK)

### **De Marchi Marta**

ricercatrice in urbanistica, Università Iuav di Venezia

### **Franz Gianfranco**

professore ordinario di politiche per la sostenibilità e lo sviluppo locale, Università di Ferrara

### **Franzese Alessia**

assegnista di ricerca in urbanistica, Università Iuav di Venezia

### **Galli Jacopo**

ricercatore in composizione architettonica e urbana, Università Iuav di Venezia

### **Granata Elena**

professoressa associata di urbanistica, Politecnico di Milano

### **Lando Sara**

fotografa freelance, Papermoustache

### **Lo Giudice Marco**

educatore, cooperativa Adelante

### **Olivetti Manoukian Franca**

sociologa, direttrice studio APS Milano

### **Pace Michela**

ricercatrice in urbanistica, Università Iuav di Venezia

**Pase Andrea**

professore ordinario di geografia storica, Università degli Studi di Padova

**Pasqui Gabriele**

professore ordinario di politiche urbane, Politecnico di Milano

**Pomiato Alice**

digital content creator, aliceful

**Pozzi Anna**

giornalista e saggista, fondazione PIME ONLUS

**Prisciandaro Vittoria**

giornalista e editrice, edizioni San Paolo

**Provantini Katia**

psicologa, istituto Minotauro Milano

**Ruiz Sánchez Javier**

professore ordinario di urbanistica, Universidad Politécnica de Madrid (Spagna)

**Sfriso Simone**

architetto, cofondatore di studio TAMassociati

**Svalduz Elena**

professoressa associata di storia dell'architettura, Università degli Studi di Padova

**Sudiro Cristina**

direttrice scientifica e manager R&D, Landlab srl

**Tosi Maria Chiara**

professoressa ordinaria in urbanistica, Università luav di Venezia

**Velo Luca**

ricercatore in urbanistica, Università luav di Venezia

**Vives Antoni i Tomàs**

scrittore, politico, consulente London School of Economics (UK), già vicesindaco di Barcellona (Spagna)

**Zorzi Tommaso**

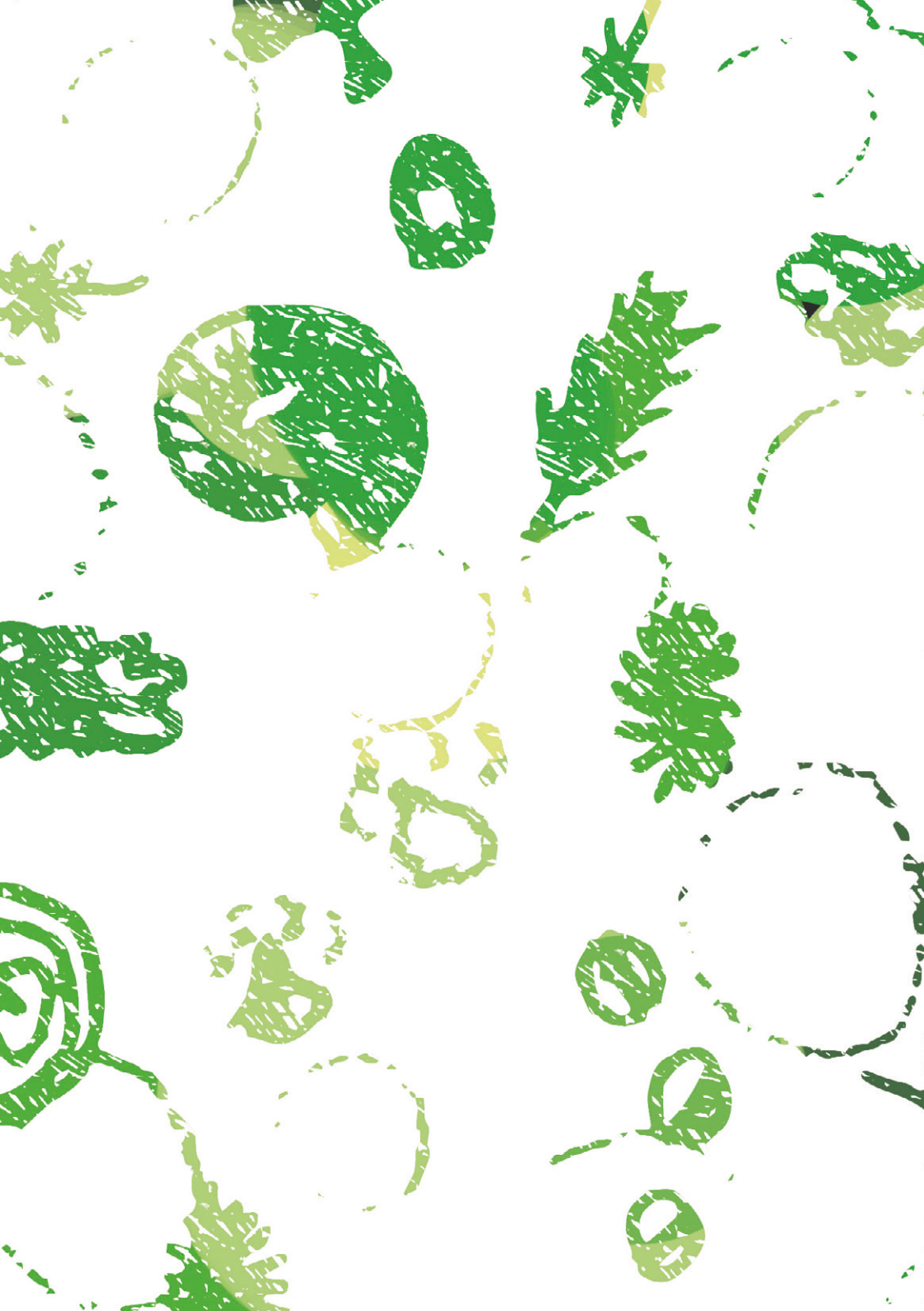
progettista Rete Pictor, dottorando in lettere, Universidad de Castilla-La Mancha (Spagna)





---

febbraio 2023  
stampato da Digital Team, Fano



GROUND è un'agitazione collettiva. GROUND nasce dall'esigenza di una rivoluzione che superi i concetti della sostenibilità. GROUND sostiene la generazione di un nuovo abitare in equilibrio. GROUND è un libro-manifesto che raccoglie alcune delle penne più interessanti in Italia ed Europa, è stato scritto durante un Social Forum residenziale a Bassano del Grappa nel settembre 2023, mescolando professioni, saperi e culture. GROUND vuole contaminare: invialo, copialo, diffondilo.



Anteferma Edizioni € 18,00

ISBN 979-12-5953-059-2



9 791259 530592