

# I PIEDI SULLA TERRA

PERCORSI DI RICERCA INTORNO ALLA CRISI ECOLOGICA

**DOSSIER**

## ECOLOGIA E SISTEMI URBANI

Contributi di Savarese, Filippi, Borgogni, Nonni

**ISPIRATI DALL'ARTE**

## A LINE MADE BY WALKING

Alberto Olivetti

**NUMERO 3**  
**GIUGNO 2023**

ISSN 2785-5686

# **I PIEDI SULLA TERRA**

## **PERCORSI DI RICERCA INTORNO ALLA CRISI ECOLOGICA**

Quaderni del laboratorio **I piedi sulla terra**  
costituito presso il Centro per la Riforma dello Stato

Numero 3/giugno 2023  
Testata quadrimestrale  
ISSN 2785-5686

### **Direttore**

Alessandro Montebugnoli

### **Comitato di redazione**

Riccardo Guarino  
Alessandro Montebugnoli  
Nicolò Savarese  
Giulio De Petra  
Marina Mannucci

### **Collaborano con noi**

Giancarlo Bausano  
Antonio Borgogni  
Carmelo Caravella  
Michela Cerimele  
Guglielmo Chiodi  
Famiano Crucianelli  
Fabrizio Fassio  
Francesco Filippi  
Elena Gagliasso  
Fabio Musmeci  
Pasqualina Napoletano  
Pino Nicolosi  
Ennio Nonni  
Alberto Olivetti  
Francesco Petrelli  
Sandro Pignatti  
Marino Ruzzenenti  
Giovanna Sissa  
Pippo Tadolini  
Walter Tocci

### **Progetto grafico**

Fabrizio Verduchi

### **Contatti**

[ipiedisullaterra@gmail.com](mailto:ipiedisullaterra@gmail.com)

Testo ©2023 ***I piedi sulla terra***.

Il diritto d'autore dei singoli articoli è mantenuto dagli autori degli stessi; le idee ivi espresse rappresentano il loro pensiero e non necessariamente quello della redazione o del Centro Riforma dello Stato. L'intero lavoro, come i singoli articoli, sono concessi in licenza d'uso con una licenza Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). È possibile ripubblicare i testi sia a stampa che online a condizione che sia evidente l'attribuzione all'autore (ma che non si suggerisca in alcun modo che questi approva l'utilizzo dell'opera) e alla rivista ***I piedi sulla terra***. Quando non stabilito diversamente la stessa licenza CC BY 4.0 si applica ai disegni ed elaborazioni originali di tipo tecnico-scientifico inserite dagli autori all'interno dei loro articoli. Qualora le elaborazioni originali riportate siano derivanti da lavori scientifici o altri elaborati citati nel testo, anche queste citazioni vanno riportate integralmente. Poichè la maggior parte delle foto pubblicate a corredo dei testi potrebbe essere soggetta a regole di copyright maggiormente restrittive anche quando non esplicitamente detto, non + possibile utilizzare le foto presenti nella rivista in licenza CC BY 4.0. Per accedere a informazioni dettagliate e aggiornate sulla licenza CC BY 4.0 visitare: <https://doi.org/10.11647/OBP.0193#copyright>.

È stato fatto ogni sforzo per rispettare le condizioni di copyright delle immagini a corredo. Qualsiasi omissione o errore verrà corretto inviando una notifica di segnalazione a [Ipiedisullaterra@gmail.com](mailto:Ipiedisullaterra@gmail.com)

# INDICE

INVITO ALLA LETTURA

**DOSSIER - ECOLOGIA E SISTEMI URBANI**

INTRODUZIONE - Nicolò Savarese

I TRASPORTI URBANI E LO SVILUPPO DELLE CITTÀ - Francesco Filippi

DELLE CITTÀ E DEI CORPI - Antonio Borgogni

NUOVE ENERGIE DEL PROGETTO URBANO - Ennio Nonni

**LETTURE E SAGGI - Alessandro Montebugnoli**

CHE COSA SIGNIFICA CRESCITA ESPONENZIALE

**CLIMA E SALUTE - Giancarlo Bausano**

QUANDO I PIPISTRELLI HANNO FAME

**AUTORI/AUTRICI - Marina Mannucci**

CHE COS'È UN RACCONTO. IN RICORDO DI LAURA CONTI

**SAVED IN TRANSLATION - Jon D. Erickson**

L'ILLUSIONE DEL PROGRESSO

**ISPIRATI DALL'ARTE - Alberto Olivetti**

A LINE MADE BY WALKING



# INVITO ALLA LETTURA

Il grosso della partita ambientale si gioca nelle aree urbane. Nel 2015 le città erano responsabili dell'emissione 25 GtCO<sub>2</sub>-eq all'anno, il 62% del totale – nel 2020 gli stessi dati erano pari a 29 Gt e al 67-72%. Basterebbe questo a giustificare la scelta, compiuta in questo numero, di dedicare un'ampia sezione monografica al tema *ecologia e sistemi urbani*. Ma la ragione non sta soltanto nelle evidenze appena richiamate: sta anche nella convinzione che la realtà urbana si presti particolarmente bene all'operazione di portare alla luce i contenuti di *civiltà* ai quali una visione della crisi ecologica aperta ai buoni venti della critica non può non approdare.

Da sempre, in effetti, il pensiero critico ha annoverato tra i propri compiti quello di sciogliere la rigidità 'cosale' dei problemi, che in genere contrassegna il primo momento nel quale si presentano. E la stessa profondità della crisi ecologica, nel nostro caso, invita ad allargare senza remore il respiro della riflessione, fino ad attingere l'eterna fatica domanda 'come vogliamo vivere' – che d'altra parte, per sua natura, è fatta apposta per selezionare contenuti e indicazioni pratiche. Ecco, per molti aspetti la realtà urbana costituisce un terreno elettivo di un simile esercizio di progettazione alta, idealmente attrezzata, portato avanti a ridosso di situazioni che tutti noi, ogni giorno, ci troviamo a vivere. E la circostanza che gran parte del discorso venga a stringersi attorno al tema della mobilità, come in effetti accade, consente a sua volta di fornire un esempio di come la particolarità dei problemi possa e debba essere trascesa, senza tradirla, in vista dei valori 'di significato' che essi effettivamente assumono sul piano dell'*esperienza urbana*.

Molto, in questo senso, si trova già nel contributo di **Filippi**, a partire da una critica serrata del rilievo che oggi tende ad assumere il 'discorso' delle auto elettriche, le quali, a proposito di 'cosalità', si prestano fin troppo bene all'operazione di *ridurre* la sostenibilità a una questione di innovazione tecnologica. L'esercizio della critica, qui, consiste innanzi tutto in una sorta di *technology assessment* allargato, dal quale emerge con chiarezza quali e quanti difetti la motorizzazione privata continui a presentare anche quando i motori siano elettrici piuttosto che a benzina. E ben presto, però, su questo filo di ragionamento, accade che il 'trasporto' cessi di essere considerato alla stregua di un 'settore', per connettersi piuttosto, dall'interno, al complesso delle questioni che riguardano la pianificazione degli insediamenti, la dislocazione delle funzioni, il disegno della viabilità come fatto 'compositivo' del tessuto urbano, ecc. Appunto, una visione 'urbanistica' delle questioni legate al trasporto, che porta a ripensarne tutte le modalità e a capovolgere l'ordine di precedenza che si è formato nell'esperienza storica della città moderna – vedrà il lettore con quanta radicalità, e con quanto beneficio per l'ambiente.

Come risultato, ancora, si può dire che l'innovazione tecnologica cede il passo alle prerogative (diventa parte) dell'innovazione sociale, in quanto riferita ai modi del nostro stare e muoverci negli spazi insediati che abbiamo intorno a noi. Questa stessa chiave di lettura si ritrova, ulteriormente intensificata, nel contributo di **Borgogni**, incentrato sulla 'corporalità' dell'esperienza urbana – visto che quelli che stanno e si muovono sulla scena urbana sono proprio i corpi che noi siamo, le nostre stesse personalità viventi, costituite, come sono, in carne e ossa. Così, in effetti, neppure si tratta più, soltanto, di 'soluzioni' e 'assetti' urbani, bensì di *pratiche e forme di vita* delle quali (poter) essere partecipi, con tutto il portato esistenziale e valoriale (di significazione, appunto) che l'ultima locuzione s'incarica di comunicare. E con possibili

aperture 'semiotiche' dell'intero quadro interpretativo, che l'introduzione di **Savarese** non manca di sottolineare. In questo senso si può ben dire che il discorso mette capo a questioni leggibili in termini di *civiltà* – appunto: forme, valori, significati, esperienze, vissuti – che superano anche, di gran lunga, il modo corrente di intendere il 'sociale'. E quanto alle emissioni di CO<sub>2</sub>: fare centro sui corpi e valorizzare nella massima misura del possibile le *loro proprie* capacità di muoversi, con tutti i *co-benefits* del caso, significa *ipso facto* ridurre il consumo di energia e materia a poco più di quello che è comunque implicito nel metabolismo di base di ogni persona umana...

Molte altre considerazioni che per qualche verso si muovono su questo medesimo registro – un modo peculiarmente ravvicinato di guardare ai fatti urbani – si trovano nel contributo di **Nonni**, che insiste anche su quanto ampiamente il valore della bellezza possa rivelarsi un *driver* di trasformazioni valide sotto ogni aspetto.

\*\*\*

Un modo peculiarmente ravvicinato di guardare ai fatti urbani. Vale la pena di riportare ancora qualche parola di Borgoni. "La fruizione democratica dello spazio pubblico è una questione di atti quotidiani, di fenomenologie minime, [...] di lievi appropriazioni e di distanze che esercitiamo ogni giorno, è questione di attenzione alla grana fine del tessuto urbano". Del resto, i corpi e le loro proprie capacità di muoversi, e quello che muovendosi possono venire a *dire*, sono pure al centro dell'opera d'arte scelta da **Olivetti**: certo, in forma quasi rovesciata, per una presenza ormai trascorsa e un luogo extraurbano ormai rimasto vuoto, e per una traccia labile, che sparirà nel giro di una notte, ma proprio per questo in modo tanto più intrigante e fine, tanto meglio in grado di comunicare il senso di uno stare al modo che "evita, esclude, combatte la dominante intelligenza della prevaricazione".

In tutto ciò, non è difficile leggere il filo di una necessaria, possibile 'transvalutazione', che d'altra parte, sul piano sistematico, trova riscontro nella già citata inversione dell'ordine di precedenza dei modi di trasporto: ciò che di *default* sembra minore, marginale, in certo modo 'povero', guadagna invece il centro della scena, rivelando una sorprendente ricchezza di motivi. O meglio, lo deve guadagnare, perché in effetti si tratta di realizzare spostamenti mentali che mettono a dura prova il senso comune, per tanta parte segnato dall'associazione, *taken for granted*, di intensità e visibilità tecnologica e intrinseco valore di progresso.

L'argomento – che investe perfino il modo di concepire la *ratio* dello svolgimento storico – presenta di per sé notevoli motivi di interesse epistemologico, e in futuro, quindi, non mancherà di essere ripreso. Qui è accennato per segnalare il legame – in effetti abbastanza stretto – che intrattiene con l'intera questione della 'crescita', oggetto del contributo di **Montebugnoli** e al centro dell'intervista a **Jon Erickson** pubblicata nella sezione *Saved in translation*. Intuitivamente: la suddetta transvalutazione comporta anche una sorta di disaccoppiamento tra 'importanza sostantiva' e 'valori monetari', o meglio, contraddice l'esistenza di un rapporto *necessario* tra quello che soprattutto serve per fare passi avanti sul piano della civiltà e il suo apprezzamento in denaro da parte mercato, ovvero, più in generale, all'interno del sistema di rappresentazione della realtà economica che chiamiamo Pil. Così, vengono meno le basi del *dominio* che l'aumento di quest'ultimo – appunto la 'crescita' – tuttora esercita sull'intero quadro della vita sociale ed economica.

Dunque la 'decrescita'? Non proprio, non esattamente. Piuttosto, alla situazione frutto del suddetto disaccoppiamento, sembra appropriato il termine 'post-crescita', da leggere come un 'ombrello' sotto il quale contemplare le diverse cose che si possono pensare una volta che l'aumento del Pil abbia cessato di valere al modo di un imperativo categorico, che non ammette deroghe – senza immaginare che il Pil stesso, per questo, sparisca dalla scena.

\*\*\*

Infine, una volta di più, questo numero cerca di segnalare il rapporto che l'intero programma di ricerca *I piedi sulla terra* vuole intrattenere con la tradizione dell'*ambientalismo scientifico* italiano. Lo fa con un nuovo ricordo di Laura Conti, affidato alla penna di **Marina Mannucci**, e con il contributo di **Giancarlo Bausano**, che bene si inserisce nel solco dell'epidemiologia critica legata ai nomi di Giulio Maccacaro ed Eva Buiatti. Il fatto è che non si tratta in alcun modo di contrapporre quotidiano e scientifico, le ragioni dei mondi vitali a quella di Minerva. O meglio, la contrapposizione è perfettamente lecita in chiave analitica, al fine di delineare la differenza di statuto dei due ordini di attività e saperi – ma poi è proprio la loro differenza che va tenuta viva, e garantita da entrambi i lati, nell'interpretazione e nell'affrontamento della crisi ecologica, come un motivo di complessità e ricchezza dal quale non è lecito prescindere.



**DELLE CITTÀ**

# E DEI CORPI

**ANTONIO BORGOGNI**

**PENSARE LA CITTÀ A PARTIRE DAI CORPI (IN MOVIMENTO) DI QUELLI CHE LA ABITANO: LUNGO QUESTA LINEA DI RIFLESSIONE SI OTTENGONO VANTAGGI DECISIVI TANTO DAL PUNTO DI VISTA DELLA QUALITÀ DEGLI SPAZI URBANI (SOPRATTUTTO, MA NON SOLTANTO, QUELLI PUBBLICI), QUANTO IN TERMINI DI SALUTE DELLE PERSONE (FISICA E MENTALE), DI CONTENIMENTO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI, DI DENSITÀ DELLE RELAZIONI SOCIALI, DI RICCHEZZA DELLE ESPERIENZE COGNITIVE CHE OGNUNO DI NOI, ABITANTI DELLE CITTÀ, PUÒ VIVERE.**



## PARLIAMO DI CORPI PER 'SALVARE' LA CITTÀ?

Chi ci legge perdonerà un inizio che, mi rendo conto, può apparire presuntuosamente assertivo e, a tratti, altisonante. Abbia la pazienza di scorrere il testo e crediamo troverà, almeno alcune, risposte.

Un protagonista misconosciuto si aggira nello spazio urbano: il corpo.

Affermiamo qui che la riconquista dello spazio pubblico da parte del corpo può salvare la città.

È il binomio corpo-spazi pubblici che rende le città sostenibili, resilienti. Facilitare la percorribilità umanamente corporea delle nostre città è l'unica via che comporta, di per sé, un doppio beneficio; riduce il traffico, con le conseguenze positive che possiamo riscontrare nelle città virtuose, migliora la salute individuale, sia per l'aumentata attività fisica che, in relazione al primo punto, per gli effetti benefici sull'ambiente.



La tecnologia è al servizio di questo processo, rende più accessibile, sicuro lo spazio pubblico, facilita la mobilità sostenibile, dolce, ma non è la protagonista come invece una distorta visione della città intelligente (*smart city*) vuole farci credere.

Come ben sappiamo, è proprio negli spazi pubblici che si gioca la qualità urbana e il benessere delle persone nel futuro di un mondo in cui il tasso di urbanizzazione era nel 2018 del 55% marcando una crescita che sembra inarrestabile se pensiamo che nel 1950 era del 30%, nel 2007 ha superato il 50%, ed è previsto sia del 68% nel 2050<sup>1</sup>.

Molti esempi virtuosi a noi vicini ci portano a vedere come il tema degli spazi pubblici, della loro qualità e sicurezza, della regolamentazione e, in alcuni casi drastica riduzione, della presenza delle auto, dell'investimento nel trasporto pubblico compresi gli ormai assai diffusi fenomeni connessi con la *shared mobility*, costituiscano il principale meccanismo che innesca l'attrattività insediativa di una città. A Barcellona, la sperimentazione dei 'superblocchi' ha come obiettivo la riduzione del 21% del traffico e, dichiaratamente, la restituzione del 60% della città a spazi per i cittadini; a Copenaghen, il continuo incremento della rete ciclabile, l'accordo con i privati per l'allargamento dello spazio pubblico, la messa a disposizione dei cortili scolastici, stanno consentendo l'evoluzione delle politiche di riqualificazione urbana; Oslo sta procedendo con il piano per rendere *car free* buona parte della città; a Parigi, già dal 2012, la chiusura al traffico prima di una e poi dell'altra banchina della Senna ha comportato una modifica sostanziale nei comportamenti dei cittadini e nell'uso dello spazio nell'intera città; a Berlino, il piano della mobilità sostenibile punta al 2025 già prefigurando la città nel 2040 mentre proseguirà, vista la volontà degli abitanti, la straordinaria esperienza di spazio vuoto in centro città connessa con la vastissima area disponibile dopo la chiusura dell'aeroporto di Tempelhof<sup>2</sup>. Sono tutti processi che suscitano dibattito pubblico e polemiche proprio perché lungimiranti e pertanto coraggiosi.

<sup>1</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2019.

<sup>2</sup> Borgogni 2019, pp. 138-149.

Non ci dilunghiamo oltre senza dimenticare, tuttavia, il numero significativo di interventi più puntuali di riqualificazione che riguardano altre capitali europee e molte città di medie e piccole dimensioni. Ci preme sottolineare una chiara tendenza verso una progettazione che, pur senza modelli predefiniti, si condensi in una vera e propria filosofia dello spazio pubblico come luogo per le persone.

**IN MOLTE ESPERIENZE EUROPEE SI PREFIGURA LA TENDENZA A ELABORARE UNA VERA E PROPRIA FILOSOFIA DELLO SPAZIO PUBBLICO.**

E qui, dirigendoci verso il nucleo centrale di questo ragionamento, il vero protagonista è il corpo e, ancor più, il corpo in movimento. Anche se non percepito, trascurato, non centrale, apparentemente ghettizzato in luoghi riservati, il corpo è pieno protagonista sia perché ogni intervento che vada nelle direzioni accennate libera spazio pubblico per il corpo, sia perché il nostro organismo è il primo che beneficia

del fatto di essere attivo e di vivere in un luogo sano e sicuro grazie anche alla riduzione del traffico e dell'inquinamento. Anche in questo caso, ci limitiamo solo a cenni senza approfondire un tema estesamente trattato in altre pubblicazioni<sup>3</sup>.

Eppure, dovrebbe essere sufficiente pensare alla nostra esperienza per accorgerci, con uno sguardo fenomenologico, che non solo siamo il nostro corpo, non solo lo abitiamo mentre ci abita, ma 'siamo', anche, lo spazio che ci circonda, a partire da quello familiare che così bene ci rappresenta, a quello, privilegiato e condiviso con sconosciuti, della nostra esperienza quotidiana.



<sup>3</sup> Borgogni, Farinella 2017; Borgogni 2012; in quest'ultima pubblicazione si esplicita il tema della riconquista dello spazio pubblico da parte del corpo.

Gli aspetti anatomofisiologici che ci consentono il movimento, le ragioni psicologiche e sociali che lo motivano, le infrastrutture che lo facilitano, gli apprendimenti che ne derivano, sono, sul piano della complessità della nostra vita, indistinguibili, rappresentando un *continuum* esperienziale di cui siamo parzialmente consapevoli. Percorriamo lo spazio pubblico in dipendenza della necessità di fare commissioni, incontrare persone, recarci in determinati luoghi, fare intenzionalmente attività motoria. La quantità del nostro movimento dipende pertanto, in presenza di sufficienti capacità funzionali, da una costellazione di aspetti motivazionali a loro volta dipendenti da ragioni sociali ed educative. Focalizzando l'attenzione su anziani e bambini, basti pensare, per i primi, all'influenza del partner o della famiglia nell'invito a uscire di casa o a svolgere attività motoria o, per i secondi, alla decisiva importanza dei permessi di autonomia concessi dai genitori.

Una bambina o un bambino esce di casa per recarsi a scuola, al parco, al campo sportivo, a trovare amici o per una commissione richiesta dai genitori; mentre mette in atto questa sequenza di comportamenti svolge attività motoria, struttura relazioni sociali, impara a far di conto, apprende regole dei giochi, scopre la città anche negli imprevisti, che possono comportare dei rischi, e che quasi sempre dipende dai progettisti, dai genitori, dagli educatori non consentire si trasformino in pericoli. Lo stesso ragionamento vale per un'anziana o un anziano che escono di casa per recarsi a comprare il pane, alle poste, al bar, al centro sociale, a trovare i figli o i nipoti.

Di fronte al calo drammatico di quantità di attività motoria quotidiana in corso da decenni, certo dovuto anche alla minore quantità di lavoro manuale ma soprattutto causato dalla diminuzione del movimento nella quotidianità a favore degli spostamenti con mezzi a motore, possiamo chiederci se, come sta avvenendo, ritrarci – azione profondamente politica che comporta conseguenze socioeducative sulla cultura e sulla conformazione e organizzazione urbane – e tentare di contrastare il fenomeno aumentando l'offerta di corsi e di palestre, oppure ripensare lo spazio urbano, la mobilità, i servizi, la progettualità scolastica e dei servizi in un'ottica di sostenibilità centrata, in primo luogo, sul corpo, primo, intimo, ambiente i cui comportamenti condizionano gli ambienti più espansi. Un corpo *weltknoten* (nodo del mondo) in cui e da cui si diparte l'esperienza attiva del mondo come evidenziato anche da vari modelli ecologici e concettuali relativi alle attività motorie<sup>4</sup>.



<sup>4</sup> Borgogni 2019, pp. 11-24.

## LA CITTÀ ATTIVA

Negli anni Settanta del secolo scorso si svilupparono, nell'Europa centrale e nel Regno Unito, come reazione alla progressiva invasione e dipendenza dei contesti urbani dal traffico automobilistico, vari movimenti ambientali, urbanistici, sociali e educativi che tendevano alla riqualificazione e riappropriazione degli spazi pubblici urbani attraverso il coinvolgimento dei cittadini nella progettazione degli stessi.

Le esperienze si concentrarono in particolare sul tema della moderazione del traffico, ovvero su quegli interventi infrastrutturali che, con varie soluzioni (quali dossi, chicane, restringimenti, attraversamenti pedonali rialzati, la realizzazione di "zone 30" e vie residenziali, ecc.) riducessero la velocità del traffico motorizzato e consentissero alle persone di riappropriarsi della strada come luogo di convivenza e non solo di transito veicolare. Venne così ripensata la mobilità urbana privilegiando quella cosiddetta 'dolce', ovvero quella ciclistica e pedonale in integrazione con il sistema di trasporto pubblico. In Olanda la legislazione sulle *woonerf* (aree condivise) venne approvata nel 1976, rivoluzionando la gerarchia stradale attraverso l'affermazione della precedenza data al mezzo più lento. Interventi simili si svilupparono in Germania, Svizzera, Francia e nel Regno Unito.



Il tema del corpo in movimento non risultava però fra gli obiettivi di quegli interventi, tesi maggiormente alla riappropriazione di spazi con finalità sociali e di sicurezza. Può essere utile far notare che in Italia i primi interventi di questo tipo – passaggi pedonali rialzati, restringimenti di carreggiata, *chicane* – apparvero in luoghi privati a uso pubblico, come i parcheggi dei centri commerciali.

In Italia, l'approccio alla moderazione del traffico si sviluppò negli anni '80 in modo non omogeneo e senza un quadro di riferimento legislativo definito. Gli esempi più avanzati e strutturati riguardano gli interventi promossi in Piemonte dall'Associazione "La città possibile"<sup>5</sup>.

Un deciso sviluppo del concetto di moderazione del traffico avvenne intorno al 2000, quando iniziò a diffondersi il concetto di *shared space* (spazi condivisi) che comportano un salto in avanti del concetto di moderazione del traffico: ciò non solo sul piano infrastrutturale, ma soprattutto dal punto di vista normativo-comportamentale. Le modifiche strutturali, infatti, sono in sintonia con i principi della moderazione del traffico, sviluppando soprattutto il concetto di spazi urbani senza interruzioni né delimitazioni, in cui le demarcazioni degli spazi tra automobilisti, pedoni e ciclisti vengono ridotte o del tutto eliminate. Ciò che risulta, invece, particolarmente innovativo e coraggioso è il concetto di negoziazione fra gli utenti della strada. La negoziazione è necessaria soprattutto a causa della riduzione, se non l'eliminazione,

<sup>5</sup> Gandino, Manuetti 1998.

dei segnali stradali: ciò comporta un'attenzione maggiore basata sulla responsabilità reciproca. La sperimentazione effettuata nell'ambito di un progetto europeo ha portato al risultato di una sostanziale diminuzione degli incidenti nelle aree oggetto di intervento. Interventi basati sulla filosofia degli *shared space* si stanno diffondendo in Europa. Di nuovo, però, anche se gli interventi infrastrutturali basati su questo approccio tendono a facilitare gli spostamenti urbani pedonali e ciclabili, il corpo e l'attività motoria non sono ancora considerati come elemento prioritario, ma come una conseguenza.

Tuttavia, a partire dal 2000, l'Organizzazione mondiale della sanità-Europa ha prodotto alcuni importanti documenti che affrontano il tema nella sua complessità<sup>6</sup>. In particolare, la guida *A healthy city is an active city: a physical activity planning guide* pone il movimento al centro delle politiche infrastrutturali, sociali, educative e della mobilità. L'approccio della guida, in stretto collegamento con il modello delle Città sane, è volutamente olistico ed evidenzia, nello spirito di un vero e proprio manuale, i processi di pianificazione, i ruoli del settore pubblico, privato e della società civile, le priorità d'intervento e le tappe attraverso cui sviluppare, implementare e monitorare le azioni messe in atto.

Secondo la guida "una città sana e attiva è una città che crea e migliora continuamente opportunità nel contesto edilizio e sociale e che dissemina le risorse comunitarie per permettere a tutti i cittadini di mantenersi fisicamente attivi nella vita di tutti i giorni"<sup>7</sup>.

La guida evidenzia particolarmente la necessità di un approccio intersettoriale per meglio promuovere la città attiva, secondo il modello Città sane dell'Oms. Fino a pochi anni fa, infatti, gli studi e, soprattutto, gli interventi riguardanti la vivibilità della città nel suo complesso erano il frutto di logiche totalmente separate.

Questa vera e propria svolta è composta da più aspetti e fasi. Inizia nel momento in cui l'attività fisica comincia a essere presa seriamente in considerazione dalla comunità scientifica come aspetto base di prevenzione nei confronti delle malattie croniche non trasmissibili (MCNT).



Con l'imporsi della sostenibilità quale paradigma della progettazione urbanistica, architettonica e della mobilità, il quadro si completa raffinandosi con l'affermarsi della città intelligente, *Smart city*, come accennato spesso erroneamente associata al solo sviluppo tecnologico, ma in realtà tesa all'applicazione di misure, appunto, ingegnose che consentono una riduzione dei consumi energetici e del tasso di inquinamento.

Non è da molto tempo che si è iniziato a parlare di stili di vita attivi, comprendendo in questi ogni comportamento quotidiano volto a mettere il nostro corpo in azione, anziché restare sedentari: stare più spesso in piedi anziché seduti, fare le scale rinunciando all'ascensore, camminare o andare in bicicletta al lavoro, a scuola, a fare la spesa, anziché usare l'auto.

<sup>6</sup> Edwards et al. 2007.

<sup>7</sup> Edwards, Tsouros 2008, p. 3.

La prospettiva della città attiva può rappresentare una sintesi efficace di questi approcci e contribuire a riunirli in una logica intersettoriale e sistemica.

Dal punto di vista *ambientale*, è intuitivo pensare che più la mobilità urbana viene centrata sull'impiego del corpo (camminare e andare in bicicletta), o su forme ibride che comprendano il trasporto pubblico, minore sarà l'impatto in termini di inquinamento ambientale. Oltre a ciò, è verosimile supporre che la configurazione di una città attiva presenti una serie di caratteristiche che rendono gradevoli le pratiche corporee: spazi o percorsi verdi, alberi, manutenzione e sicurezza dei percorsi, ma anche la presenza di zone miste residenziali e commerciali a media o ad alta densità abitativa. Lo studio di Frank, Sallis *et al.*<sup>8</sup> condotto nella King County dello stato di Washington (USA) evidenzia con una certa chiarezza alcuni parametri: l'incremento del 5% della camminabilità di alcuni quartieri, infatti, è correlato all'aumento del 32,1% del tempo dedicato all'attività motoria, alla riduzione dell'Indice di Massa Corporea di 0,23 punti, alla riduzione del 6,5% delle miglia guidate, alla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) del 5,6% e di composti organici volatili (Cov) del 5,5%.

Partendo dal presupposto che una città attiva debba avere ampia disponibilità di spazi verdi, esiste una letteratura consistente relativa al rapporto tra la loro presenza e la salute fisica e mentale degli abitanti. Nella maggior parte delle ricerche le correlazioni tra salute e disponibilità di spazi verdi a *walking distance* dalla propria residenza risultano evidenti per quanto concerne la salute percepita e il contributo che la pianificazione urbana può offrire<sup>9</sup>. Analizzando i dati relativi a oltre ventotto milioni di persone tra i 16 e i 64 anni abitanti in 6.432 distretti urbani nel Regno Unito, Richardson e Mitchell hanno rilevato una correlazione significativa tra presenza di spazi verdi e malattie cardiovascolari e respiratorie nei maschi, mentre non c'è correlazione per le femmine. La possibile spiegazione risiede, secondo gli autori, che invitano altresì a non supporre benefici sulla salute uniformi tra i vari sottogruppi di popolazione, nella diversa percezione e uso degli spazi tra uomini e donne. Acclarata risulta invece la correlazione tra salute mentale e la presenza di spazi verdi anche nello studio longitudinale di Alcock *et al.*<sup>10</sup>.

Recenti ricerche confermano che la progettazione dell'ambiente urbano può contribuire in modo sostanziale a promuovere l'attività motoria<sup>11</sup>. In particolare, una ricerca comparativa<sup>12</sup> svolta in 14 Paesi<sup>13</sup> ha trovato che, al di là delle differenze di configurazione urbana, alcuni fattori comuni influenzano l'attività motoria degli abitanti: in particolare, i quattro attributi che risultano maggiormente correlati sono le densità residenziali, degli incroci/intersezioni, del trasporto pubblico e dei parchi. Dalla ricerca emerge che tra le aree residenziali considerate maggiormente facilitanti l'attività motoria e quelle meno facilitanti si è riscontrata una differenza media di ventuno minuti di attività settimanale (da 68 a 89 minuti) che rappresenta il 59% dei 150 minuti 'prescritti' dalla WHO per una vita salutare negli adulti. È un dato di sicuro interesse ma che, ad uno sguardo appena più approfondito, rappresenta in realtà un incremento di appena tre minuti al giorno di attività.

<sup>8</sup> Frank, Sallis *et al.* 2006, pp. 75-87.

<sup>9</sup> Maas *et al.* 2006, pp. 587-592; Tzoulas *et al.* 2007, pp. 167-178; Stigsdotter 2005, pp. 16-19.

<sup>10</sup> Alcock *et al.* 2014, pp. 1247-1255.

<sup>11</sup> Giles-Corti *et al.* 2016, pp. 2912-2924.

<sup>12</sup> Sallis *et al.* 2016, pp. 2207-2217.

<sup>13</sup> La ricerca, svolta nell'ambito dello studio IPEN (International Physical Environment Network) si è basata su un campione di 6.822 adulti abitanti in quartieri di diverso livello di camminabilità e status socioeconomico in 14 città di dieci diversi Paesi in cinque continenti e ha valutato con accelerometri l'attività motoria in relazione agli attributi ambientali entro un'area di un chilometro dalla residenza.

Vi sono pertanto sufficienti evidenze, anche se non sempre coerenti, sul fatto che, direttamente o indirettamente, l'organizzazione della città osservata dall'ottica del corpo facilita la salute pubblica. La strutturazione della città come 'attiva' ha pertanto a che fare con questioni di alta complessità e con nuove emergenze, per cui la scelta di un approccio interdisciplinare e intersettoriale non rappresenta un vezzo; è necessario invece programmare in modo integrato politiche di pianificazione territoriale, sociale, educativa, sanitario-preventiva<sup>14</sup>, economica, motoria e sportiva. Il sezionamento degli interventi in parti non comunicanti non può cogliere l'insieme delle sfaccettature del problema. Oltre a ciò, serve un monitoraggio scientifico continuo degli interventi, i cui risultati e processi non possono essere lasciati alle impressioni né alle opinioni degli amministratori pubblici.

## PAROLE PER LA CITTÀ DEI CORPI

Jan Gehl, tra coloro che maggiormente hanno posto attenzione ad una progettazione centrata sulla persona, individua nella *protezione*, nel *comfort* e nel *piacere* tre ambiti che riuniscono criteri di qualità urbana per facilitare e promuovere la mobilità 'corporea' delle persone<sup>15</sup>. Sono ambiti squisitamente percettivi, connotati alla nostra esperienza, che fanno sì che più facilmente ci muoviamo negli spazi pubblici esistenti ma che si tramutano, anche, in criteri progettuali.

**PROTEZIONE, COMFORT E PIACERE SONO I TRE AMBITI NEI QUALI SI RIASSUMONO I CRITERI DI QUALITÀ URBANA PER FACILITARE E PROMUOVERE LA MOBILITÀ 'CORPOREA' DELLE PERSONE.**

La *protezione* si esplica nella eliminazione o riduzione della paura del traffico con opportuni interventi infrastrutturali facendo sentire, appunto, protetti i pedoni e i ciclisti<sup>16</sup>; nel far sentire sicure le persone rispetto al crimine e a possibili violenze<sup>17</sup> con interventi tesi a vivacizzare lo spazio pubblico, regolamentando e permettendo la sorveglianza passiva, inserendo un'illuminazione a misura d'uomo e moltiplicando le funzioni '24/7/365' (ininterrotte); nel proteggere rispetto ad esperienze sensoriali eccessivamente spiacevoli quali vento, pioggia, neve<sup>18</sup>, caldo/freddo, inquinamento, rumore, polvere.

Il *comfort* concerne l'incremento delle opportunità per: (i) camminare e andare in bicicletta, aumentando l'accessibilità, eliminando ostacoli, migliorando le pavimentazioni, lasciando spazio per camminare e aumentando l'attrattiva delle facciate (spostarsi); (ii) fermarsi e sostare, migliorando la funzionalità e l'attrattiva delle soglie<sup>19</sup>, che Gehl ama definire "soffici", installando arredi ai quali ci si possa appoggiare o "stare in piedi nei pressi"<sup>20</sup> e rendere belle le facciate per invitare alla sosta (fermarsi); (iii) sedersi, definendo chiaramente zone, dando la possibilità di godere di belle viste e di sguardi reciproci tra le persone, mantenendo tuttavia un equilibrio tra le possibilità 'private' di sedersi ai caffè e quelle pubbliche, dando opportunità per riposare e aspettare; (iv) poter osservare con punti di vista aperti, ovvero non ostacolati, e interessanti, facilitare l'orientamento, curare l'illuminazione (sostare); (v) parlare e ascoltare, abbassando il tasso di rumore e costruendo spazi e sedute che invitino a comunicare<sup>21</sup> (conversare); (vi) giocare o fare attività motoria ed esercizi, permettendo la pratica in ogni stagione e a ogni orario (muoversi); (vii) sviluppare anche attività temporanee come il mercato settimanale, festival o mostre (attrarre).

<sup>14</sup> Dorato 2020.

<sup>15</sup> World Health Organization, European Commission 2017.

<sup>16</sup> Difficile qui non citare Erving Goffman: "Un'unità veicolare è un involucro di qualche tipo controllato (generalmente dall'interno) da un pilota umano o navigatore. Un codice del traffico è un insieme di norme l'osservanza delle quali consente alle unità veicolari di usare indipendentemente una quantità di vie di comunicazione per spostarsi da un punto all'altro. Più l'involucro è protettivo, più l'unità nel complesso è costretta a dei movimenti semplici. [...] anche l'individuo che si muove per la strada, l'individuo come pedone, può essere considerato un pilota rivestito da un involucro soffice e poco protettivo, cioè i suoi vestiti e la sua pelle" (Goffman 1981, pp. 12-13).

<sup>17</sup> Il testo ricorda come la percezione di insicurezza non si sia modificata in Europa nonostante il calo degli atti criminosi del 40% dal 2002 al 2016.

<sup>18</sup> L'idea, in questo caso, non è tanto di proteggere dalle condizioni meteorologiche in sé quanto, anche, di intervenire sulle conseguenze, ad esempio, intervenendo prima sulla pulizia della neve dai marciapiedi e dalle ciclabili che non dalla carreggiata per le auto.

<sup>19</sup> Preferiamo qui tradurre *edge* con soglia anziché bordo o margine perché il termine, in questo caso, fa riferimento alla zona di confine tra privato e pubblico, come ad esempio uno spazio condominiale e il marciapiede.

<sup>20</sup> Ricorderemo, qui, l'esempio di Gehl relativo ai paracarri di Piazza del Campo a Siena.

<sup>21</sup> Gehl chiama questi spazi *talkscapes*; ci permettiamo qui di dire che, come si è iniziato a fare a Barcellona molti anni fa, sarebbe bene avere anche spazi e panchine singole *silentscapes*.

Il piacere significa godere di spazi ‘dimensionati’ a scala umana “in relazione ai sensi, al movimento, alle proporzioni e ai comportamenti”<sup>22</sup>; offrire opportunità per godere degli aspetti positivi del clima (sole/ombra, caldo/fresco, riparo dal vento/brezza); offrire una qualità estetica ed esperienze sensoriali positive attraverso un buon progetto e design e una cura dei dettagli, materiali adeguati e resistenti, belle viste e panorami, ricchezza di esperienze sensoriali con elementi naturali quali alberi, piante e acqua.

Il testo congiunto WHO Europe-European Commission, anche nella parte non direttamente curata da Gehl, evidenzia come spazi urbani che consentono l’attività motoria informale e offrono opportunità di attività spontanee e auto-organizzate “possono anche mettere in grado le persone di scegliere quando e dove impegnarsi in un’attiva ricreazione”<sup>23</sup>. Lo spazio pubblico viene altresì considerato nel testo come motore di cambiamento nell’ottica del raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile<sup>24</sup>.

Il testo si concentra sulla specificità del caso europeo, che presenta, a differenza di altri continenti, una popolazione urbana che per il 65% vive in centri di medie dimensioni (sotto il mezzo milione di abitanti) e il 95% in centri che non superano i cinque milioni di abitanti. La dimensione della maggior parte dei centri urbani europei, pertanto, è assai favorevole per la promozione della mobilità attiva o mista. Oltre a questo, la densità della popolazione nelle città europee è di circa 3000 abitanti per chilometro quadrato, considerata il minimo per sostenere il sistema di trasporto pubblico<sup>25</sup>. Il dato sulla densità, come abbiamo visto anche nelle ricerche citate in precedenza, è molto importante per la possibilità di svolgere attività motoria, costituendo un prerequisito perché sia presente una serie di funzioni della città, che spesso vengono rappresentate da servizi (negozi, sedi comunali, ambulatori etc.). Esistono ovviamente altri fattori quali la percezione di sicurezza o, per esempio, la cultura connessa con la mobilità. Altri fattori giocano un ruolo significativo come, per esempio, la tendenza delle città europee ad incrementare l’urbanizzazione nelle periferie aumentando così il consumo di suolo<sup>26</sup> più che nei centri urbani o l’esigenza di preservazione del patrimonio culturale che in alcuni casi confligge con altre funzioni dello spazio pubblico.

I dati della ripartizione modale tra i vari tipi di mobilità nelle città europee evidenziano che il 40% circa degli spostamenti avvengono a piedi, soprattutto nel sud Europa, e ciò fa capire quanto potrebbe essere necessario ritagliare specifici interventi sulle città privilegiando la promozione della bicicletta o del cammino sulla base delle culture locali oltre che della configurazione e altimetria della città<sup>27</sup>.

## GLI SPAZI URBANI, LUOGHI INTENZIONALI DEI CORPI

La descrizione dei criteri da parte di Gehl<sup>28</sup> riassume, rilanciandole a livello di progettazione *urbana* ancor prima che urbanistica, le riflessioni precedentemente svolte.

Promuovere *urbanità nell’urbano* investe il concetto stesso di democrazia e, prestando attenzione ai gruppi più fragili, compie in realtà un servizio nei confronti di tutti i cittadini, accolti nella sostenibile vivibilità della città.

<sup>22</sup> Preferiamo qui citare direttamente il testo per far comprendere il profondo intento di umanità che esprime: Jan Gehl in World Health Organization Europe, European Commission 2017, p. 79.

<sup>23</sup> *Ivi*, p. 10.

<sup>24</sup> United Nations General Assembly 2015.

<sup>25</sup> European Commission, UN Habitat 2016, disponibile su [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/cities-report/state\\_eu\\_cities2016\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/cities-report/state_eu_cities2016_en.pdf) ultimo accesso febbraio 2023.

<sup>26</sup> Pavia 2019.

<sup>27</sup> TEMS, *The EPOMM Modal Split Tool* [online database], European Platform on Mobility Management (EPOMM), disponibile su [http://www.epomm.eu/tems/compare\\_cities.phtml](http://www.epomm.eu/tems/compare_cities.phtml), ultimo accesso febbraio 2023. Il database presenta tuttavia dati aggiornati solo per alcune città italiane.

<sup>28</sup> Ricordiamo che la guida è stata scritta con il supporto di Jan Gehl, autore dei criteri.



La fruizione democratica dello spazio pubblico è una questione di atti quotidiani, di fenomenologie minime, di libertà da condividere nella cura, di lievi appropriazioni e di distanze che esercitiamo ogni giorno, è questione di attenzione alla grana fine del tessuto urbano; è questione di pensare l'intenzionalità dello spazio pubblico come atto costitutivo dello stesso.

Il corpo, in questa prospettiva, è un nodo che agglutina, che lo vogliono o meno, le discipline accademico-professionali e i settori amministrativi di cui abbiamo trattato: la vita e il movimento nelle città avvengono comunque, indipendentemente dall'interesse, diretto o indiretto, delle scienze sociali, motorie o dell'urbanistica che, tuttavia, hanno la responsabilità di costruire sistemi che ne favoriscano la sostenibilità, spazi pubblici intenzionalmente pensati per la persona.

Per fondare questa prospettiva, allora, è necessario iniziare un dialogo che si consolidi, in primo luogo nelle sedi accademiche, culturali e di ricerca: pensare e percorrere<sup>29</sup> la città non rappresentano, infatti, termini dicotomici ma esperienze profondamente, indissolubilmente, umane.

**LA FRUIZIONE DEMOCRATICA DELLO SPAZIO PUBBLICO È UNA QUESTIONE DI ATTI QUOTIDIANI, DI FENOMENOLOGIE MINIME, DI LIBERTÀ DA CONDIVIDERE NELLA CURA, DI LIEVI APPROPRIAZIONI CHE ESERCITIAMO GIORNO PER GIORNO.**

<sup>29</sup> *Pensare e percorrere la città* è il titolo del corso integrato che l'autore di questo contributo tiene presso l'Università di Bergamo insieme con il filosofo Gianluca Bocchi.



## RIFERIMENTI

Alcock I, White MP, Wheeler BW, Fleming LE, Depledge MH, 2014, *Longitudinal effects on mental health of moving to greener and less green urban areas*, in «Environmental science & technology», 48(2).

Borgogni A, 2012, *Body, Town Planning, Participation*, Jyväskylä (FI), Jyväskylä University Press.

Borgogni A, 2019a, *Per una pedagogia mite: la progettazione partecipata degli spazi educativi*, in «Educational reflective practices», IX/2.

Borgogni A, 2019b, *Modelli e ricerche su mobilità attiva nella scuola primaria*, in «Formazione & Insegnamento», XVII-2.

Borgogni A, 2020, *L'intenzionalità educativa degli spazi pubblici*, Roma, Studium.

Borgogni A, Farinella R, 2017, *Le città attive. Percorsi pubblici nel corpo urbano*, Milano, Franco Angeli.

Dorato E, 2020, *Preventive Urbanism*, Quodlibet, Macerata.

Edwards P, Tsouros A, 2008, *A healthy city is an active city. A physical activity planning guide*, Copenhagen, World Health Organization Europe; trad. it. Barbera E, Penasso M, Suglia A, 2011, *Una città "in salute" è una città attiva: una guida progettuale per la promozione dell'attività fisica*, Torino, DoRS Regione Piemonte.

Edwards P, Tsouros A, 2006, *Promoting physical activity and active living in urban environments*, Copenhagen, World Health Organization Europe.

Frank LD, Sallis JF, Conway TL, Chapman JE, Saelens BE, Bachman W, 2006, *Many Pathways from Land Use to Health. Associations between Neighborhood Walkability and Active Transportation, Body Mass Index, and Air Quality*, in «Journal of the American Planning Association», Vol. 72, No. 1, Winter.

Gandino B, Manuetti D, 1998, *La città possibile*, Como, RED.

Giles-Corti B, Vernez-Moudon A, Reis R, Turrell G, Dannenberg AL, Badland H, Foster S, Lowe M, Sallis JF, Stevenson M, Owen N, 2016, *City planning and population health: a global challenge*, in «The Lancet», 388(10062).

Goffman E, 1981, *Relazioni in pubblico*, Milano, Fabbri.

Maas J, Verheij RA, Groenewegen PP, De Vries S, Spreeuwenberg P, 2006, *Green space, urbanity, and health: how strong is the relation?* in «Journal of Epidemiology and Community Health», 60(7).

Pavia R, 2019, *Tra suolo e clima*, Roma, Donzelli.

Sallis JF, Cerin E, Conway TL, Adams MA, Frank LD, Pratt M, Salvo D, Schipperijn J, Smith G, Cain KL, Davey R, Kerr J, Lai PC, Mitáš J, Reis R, Sarmiento OL, Schofield G, Troelsen J, Van Dyck D, De Bourdeaudhuij I, Owen N, 2016, *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study*, in «The Lancet», 387(10034).

Schoeppe S, Braubach M, 2007, *Tackling obesity by creating healthy residential environments*, Copenhagen, World Health Organization Europe.

Stigsdotter UA, 2005 *Urban green spaces: Promoting health through city planning*, in NAEP, *Inspiring Global Environmental Standards and Ethical Practices*, The National Association of Environmental Professionals, 30th Annual Conference.

Tzoulas K, Korpela K, Venn S, Yli-Pelkonen V, Kaźmierczak A, Niemela J, James P, 2007, *Promoting ecosystem and human health in urban areas using green infrastructure: a literature review*, in «Landscape and urban planning», 81(3).

World Health Organization Europe, European Commission, 2017, *Towards More Physical Activity in Cities Transforming public spaces to promote physical activity — a key contributor to achieving the Sustainable Development Goals in Europe*, Copenhagen, World Health Organization Europe.

United Nations Department of Economic and Social Affairs Population Division, 2019, *World Urbanization Prospects 2018: Highlights* (ST/ESA/SER.A/421), <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Highlights.pdf>, ultimo accesso febbraio 2023.

United Nations General Assembly 2015, *Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development*, [http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E); ultimo accesso febbraio 2023.