

**Tra mobilità, accessibilità, inclusività
e compatibilità: ciclabilità e “riciclo”
della città e del territorio**

Stefano Munarin



Premessa

Negli ultimi anni è fortemente aumentato l'interesse per le diverse forme di "mobilità dolce" e sono stati progettati e realizzati diversi spazi e percorsi per la bicicletta, che in alcune aree e segmenti sociali del paese è diventata strumento di mobilità quotidiana (pendolarismo e uso urbano) ma anche attività per il tempo libero, modalità turistica e oggetto di design, prodotto "cool" attorno al quale sono fiorite (o riemerse) diverse competenze ed eccellenze del *made in Italy*. Attorno alla bicicletta e alla cosiddetta "mobilità dolce", sono state dette e fatte molte cose belle e interessanti¹, qui di seguito proverò ad aggiungere alcune brevi note, sicuro che gli elementi su cui riflettere siano già numerosi.

Inizierò dicendo perché io ho trovato interessante occuparmi del tema, da dove partono le mie riflessioni.

Negli anni passati ho lavorato sul rapporto tra politiche del welfare e città riconoscendo come, attraverso le politiche del welfare, le nostre città siano state "arricchite" depositandovi scuole, ospedali, biblioteche, centri civici, campi sportivi, piscine, ecc. Considerando quindi il welfare non solo come spesa corrente ma "deposito materiale diffuso", spesso fatto di edifici e servizi interessanti che però altrettanto spesso non sono ben collegati e connessi tra loro e con le altre parti della città, rendendo disagiata il percorso casa-scuola, casa-ospedale, ecc. Da qui l'attenzione all'accessibilità come problema e al contempo occasione per la valorizzazione di un grande "capitale" di servizi e attrezzature pubbliche oggi troppo spesso sconnesse e separate, ricche di potenzialità quando da isola e frammento diventano parte effettiva della trama urbana².

Contemporaneamente ho lavorato alla ricerca *Prin Re-Cycle Italy*, attività che ha spinto undici università italiane a riflettere sulla necessità di riqualificare/rigenerare l'esistente e in particolare sulla possibilità (e utilità) di applicare il concetto di "riciclo" in ambito urbano e territoriale. Sapendo che in molti territori oggi occorre avviare veri e propri "nuovi cicli di vita", perché non è sufficiente "riusare" l'esistente (vista la mancanza di funzioni, attività, soggetti, economie) ma

occorre immaginare altri futuri possibili, sia nelle “aree interne”, sia in molti piccoli centri e tante grandi realtà urbane. Il riciclo quindi come grande sfida concettuale e pratica per chi si occupa di progetto, perché si tratta di tornare a “mettere le mani” sull’immenso patrimonio di oggetti (case, capannoni, uffici, ecc.) già esistenti e che spesso invecchiano e diventano “obsoleti” molto prima di quanto pensassimo e che ci obbligano così ad imparare a fare “manipolazione ricreativa” e non sempre nuova costruzione, recupero, restauro, o riuso. Considerando anche che negli ultimi settant’anni abbiamo costruito più di quanto abbiamo fatto nei millenni precedenti e molti edifici (case, capannoni, distributori di benzina, depositi, ecc.) sono di scarso interesse architettonico ma costituiscono comunque risorse e potenzialità energetiche (accumulo di energia grigia) reinterpretabili³.

Più di recente, l’incarico di “delegato del rettore per lo sport” mi ha portato a riflettere sul senso e il ruolo sociale dell’attività fisica e dello sport, riconoscendolo come pratica dalle molteplici qualità perché allena e fa bene al fisico ma aiuta anche la mente; fa bene a sé stessi ma è anche pratica comune e di condivisione di spazi, regole, comportamenti; e, per il tema qui in oggetto, perché se da un lato spesso si svolge in luoghi specializzati come le palestre, i campi sportivi e le piscine, dall’altro e sempre più di frequente si svolge all’aperto, in spazi liberi, diventando esplorazione e reinterpretazione della città e del paesaggio: si cammina, si corre, si pedala, si gioca scoprendo territori o reinterpretando come “parchi” gli ambiti periurbani, gli spazi rurali e naturali.

È a partire da qui ed entro questo variegato sfondo che, da urbanista, mi interessa riflettere sulla mobilità ciclabile, che per me è interessante quindi per una serie di motivi.

1. Perché è forma di mobilità attiva.

Andare a piedi e/o in bicicletta significa prima di tutto muovere il proprio corpo, “mettersi in moto” stando direttamente dentro l’ambiente che si attraversa: con il sole o con la pioggia, in estate o in inverno, di giorno o di sera, faticando in salita o fendendo l’aria in discesa, su di un ponte di tavole di legno, lungo un argine rialzato sulla campagna o dentro un fitto bosco. Significa cioè al contempo “sentire il proprio corpo” (il cuore che batte e pompa, il sudore che scende, i muscoli che dolgono) e “fare esperienza diretta dei luoghi”. In questo senso diven-

ta mobilità che fa bene al corpo, alla mente e pure al territorio (che deve essere “accogliente e sano” e rimane tale dopo il passaggio). Per questo non parlo di mobilità “lenta” (sappiamo bene ormai che spesso la bicicletta è più veloce rispetto ad altri mezzi per muoversi in città) ma attiva che può, ovviamente, se messa in relazione con altre forme di mobilità sostenibile e collettiva, diventare “mobilità dolce”⁴.

2. Perché è una forma di mobilità inclusiva.

Meno dipendente di altre dalla disponibilità di reddito e dall’età, non richiedendo la patente, più facilmente “reversibile” (non serve chiedere un prestito per comprare la bicicletta) andare a piedi o in bicicletta è una forma di mobilità che accomuna diverse “minoranze”, che mette sullo stesso piano popolazioni diverse, consentendo a tutti di utilizzare il bene pubblico/collettivo costituito dalla strada. Forse può sembrare eccessivo se dico che oggi la bicicletta è più “democratica” ma se pensiamo che l’automobile ha portato all’espulsione di tutti gli altri mezzi dalla strada, ormai ridisegnata a sua immagine e somiglianza⁵, se pensiamo che oggi nessuno di noi si azzarderebbe a percorrere un tratto di strada statale a piedi, in bicicletta, a cavallo, o in Apecar, e che ormai nemmeno su una semplice utilitaria ci si sente sicuri (la dimensione e velocità media delle automobili è notevolmente cresciuta, basta confrontare le due versioni della Fiat Cinquecento, vecchia e nuova), forse non siamo molto distanti dal vero.

3. Perché è una mobilità compatibile.

Non solo con l’ambiente (inquinamento diretto e consumi energetici complessivi nel processo di produzione/uso/smaltimento) ma anche con le altre funzioni e pratiche sociali e quindi più integrabile nelle forme della città. Ha un buon grado di compatibilità con le altre funzioni urbane e collettive (con i negozi, con le scuole, con la residenza) perché è silenziosa, non inquina, ha un basso tasso di pericolosità, occupa poco spazio (l’auto non crea problemi solo quando è in movimento – “smaltimento del traffico” – ma richiede molto spazio per muoversi e per sostare: quanti mq occupa una persona che si muove in auto ogni giorno?) Per tutti questi motivi la bicicletta può trovare “posto” anche nei contesti urbani, anche nelle parti dense delle città e dei piccoli centri italiani, e a me questo tema dello “spazio” interessa in modo particolare. Penso che quando parliamo di trasporti dovrem-

mo riflettere più attentamente sulle conseguenze spaziali delle diverse forme di mobilità, sullo spazio che richiedono e producono.

4. Perché è strumento di riscoperta di paesaggi e trame di percorsi minori.

Sempre più persone utilizzano la bicicletta per riscoprire paesaggi (dalle rive dei fiumi agli interstizi rurali incastonati attorno alle nostre città), dando vita ad una sorta di “movimento dal basso” che porta all’evidenza e dà forma a “parchi impliciti”. Ad esempio, se disegniamo su una carta del Veneto le “piste ciclabili ufficiali” ci ritroviamo con poche linee interrotte (qualche “pista” è stata realizzata negli ultimi anni ma sempre di poche linee, e spesso interrotte, si tratta), se però sulla stessa carta riportiamo tutti i tragitti percorsi dalle migliaia di persone che si muovono a piedi e ancora di più in bicicletta lungo le carrarecce, rive, strade bianche, sentieri, “troci e caresoni”, seguendo tracce gps e percorsi riscoperti e condivisi “dal basso”, ci ritroviamo con una trama assai più fitta e interessante. Una sorta di “labirinti di libertà”: una rete che molte persone usano e reinventa facendo jogging, passeggiando con il cane o a cavallo, a piedi o in bicicletta, ecc. trasformando in “parco” intere paesaggi (d’altronde, ad esempio, anche molti parchi di Londra sono nati così)⁶. Una trama interessante anche perché (e questo per me non è secondario) se la percorriamo ci permette di vedere la dispersione insediativa da un’altra angolazione, quasi dal “retro”, riscoprendo spazi e qualità ambientali ormai invisibili quando si percorrono in automobile le strade fiancheggiate di case e capannoni: ovviamente, ciò non annulla limiti e rischi (anche ambientali) di questo modello insediativo ma ci ricorda alcune sue qualità e potenzialità.

5. Perché è una mobilità che genera nuove ed interessanti economie.

Riflettendo su questi temi bisogna infatti riconoscere che l’esplorazione del territorio in bicicletta, le diverse forme di “cicloturismo” (dalla gita fuoriporta al cicloraduno, dalla vacanza in famiglia al viaggio d’avventura) stanno crescendo rapidamente e costituiscono ormai un importante strumento di valorizzazione (anche economica) di interi territori. Se pensiamo ai diversi settori coinvolti, dai negozi di biciclette e componentistica alle ciclofficine, dall’accoglienza (bicihotel, campeggi, agriturismi) alle guide, dall’editoria specializzata ai tour



operator, la mobilità ciclistica e il cicloturismo generano una rilevante economia⁷, spesso concentrata nelle regioni marginali se non addirittura nelle cosiddette aree “interne”, distribuendo non solo i “turisti” in bicicletta (non si va tutti a Roma, Firenze o Venezia) ma anche il reddito da questi generato. Riconoscendo che le “reti lunghe” (le ciclovie nazionali e la rete Eurovelo) hanno “bisogno”, si “nutrono” dei paesaggi che attraversano e di questi diventano parte indissolubile (cosa che ormai non fanno più le strade, sempre più tangenziali, circonvallazioni, secanti, passanti, ecc.: quando è stato realizzato l’ultimo viale?) e ci insegnano a “fare presa” sui valori presenti, facendo diventare la ciclabilità parte di un progetto di lettura, progettazione e valorizzazione del/dei paesaggio/i.

Mi interessa quindi riflettere su questi aspetti, spostando l’accento dalla mera “mobilità” alla effettiva “accessibilità” alle attrezzature, agli spazi urbani e al territorio, sulla base di un sistema di opzioni di movimento più integrate e in grado di garantire il “diritto di muoversi” a tutti i cittadini: a chi ha quarant’anni, un buon reddito e il relativo Suv, come a chi si trova in altre condizioni (bambino, ragazzo, anziano, genitore precario monoreddito, migrante, ecc.). Senza fare con ciò una “crociata contro l’automobile” ma riconoscendo che negli ultimi decenni l’automobile ha costituito una sorta di “paradigma” unico, che di fatto ha condizionato tutte le scelte relative alla mobilità, diventando punto di vista “monopolistico”, che ha ridotto le scelte, banalizzando il progetto delle strade e anche lo spazio urbano. Riconoscendo che spesso oggi, per muoversi o usare la strada, si può usare solo l’automobile: e questa allora non è più una “scelta” ma un obbligo.

Mi interessa riflettere su questi aspetti spostando l’attenzione sul sistema di spazi (o reti di spazi) di accessibilità (alla casa, alla scuola, al parco, al lavoro, al negozio), riconoscendo la necessità di un sistema di mobilità/accessibilità plurale, fatta di opzioni tra le quali si possa veramente scegliere (auto, bus, metro, bicicletta, piedi) anche a partire dalle diverse fasce d’età, di reddito, di condizione sociale, ecc. Pensando che questo, di fatto, sia anche un grande “progetto sociale” entro una società che ha fatto della possibilità di muoversi (per lavoro, per necessità o per semplice piacere) un diritto da garantire ad ogni cittadino. Ciò significa tornare a ragionare concretamente anche sulla quantità e articolazione dello spazio pedonale e ciclabile, dello spazio



dove si può camminare, stare, pedalare, fermarsi; per garantire l'accessibilità a piedi o in bicicletta a tutti, attraverso spazi di dimensioni e forme adeguate. Certo, occorre andare oltre la nostalgia del passato, non si tratta qui di difendere la città "tradizionale" ma penso che garantire veramente libertà di scelta e un "tragitto" piacevole e sicuro tra gli edifici, garantire che lo spazio pubblico (della strada) sia percorribile e attraversabile in autonomia da parte delle diverse fasce d'età, condizioni fisiche e sociali, sia un progetto urbano e sociale di cui farsi carico.

Per quanto riguarda le reti lunghe, mi sembra possibile anche superare alcune false diatribe tra chi pensa che bisogna sempre fare piste complete e ben fatte ("con tutti i crismi") e chi invece pensa si possano riusare e adattare le innumerevoli strade bianche, tratturi, rive, sentieri, ecc. che attraversano il nostro paese, progettando a "partire da quel che c'è". Questo dibattito mi sembra poco interessante perché poco fertile, perché non porta da nessuna parte (se non a sterili contrapposizioni) e perché, arrivando da una lunga ricerca sull'idea che oggi sia ora e tempo di "riciclare" l'esistente mi sembra interessante sia scoprire e riusare, dare nuovo senso alla trama di segni minori che ci sono e che molte persone già utilizzano, sia progettare tratti ed elementi nuovi (ponti, sottopassi, passerelle, ecc.) quando e dove serve, riconoscendo che proprio l'attenta lettura del paesaggio, delle specificità di ogni territorio, rinvia alla necessità di un progetto "su misura", secondo strategie del e/e piuttosto che dell'o/o.

Penso cioè che si possa anche adottare ed accettare una prospettiva di sviluppo e realizzazione dei percorsi ciclabili di tipo "incrementale". Certo, fermo restando la continuità e un livello minimo di sicurezza, si può però accettare che la "pista" non sia "perfetta" (fondo, larghezza, illuminazione, ecc.) sapendo che comunque aprire nuovi percorsi e consentire nuovi passaggi può "creare la domanda", può fare "emergere" i ciclisti, invitare e invogliare all'uso della bicicletta e alla riscoperta di percorsi dimenticati⁸. Anche per non "relegare" la bicicletta solo su "piste", dove già il termine mi sta stretto: per me la pista è quella che usa Valentino Rossi, e parlare di "pista" nella mobilità urbano/territoriale rischia di rafforzare quel processo di riduzione e banalizzazione concettuale della strada ad uso esclusivo dell'automobile di cui ho già parlato.

Riflettere su questi temi sapendo che dobbiamo imparare a tenere insieme la questione della ciclabilità urbana (associata ad "accessibilità

per tutti”, ad un’idea di città e di urbanistica “per tutte le fasi della vita”⁸ (e non solo per l’uomo adulto, sano, patentato e automunito) con la valorizzazione e cura del paesaggio.

Ricordando sempre gli obiettivi imprescindibili della continuità e della sicurezza del percorso ma al tempo stesso riconoscendo che noi stessi, pedalando lungo le ciclovie, apprezziamo le articolazioni e differenze nel tracciato, nella larghezza, nel tipo di fondo e trattamento del bordo, nell’illuminazione, ecc. Perché solo così pedalare lungo le ciclovie significa anche attraversare paesaggi, riconoscendo la forza del contesto nel dare forma al percorso e nelle capacità del percorso di “integrarsi” nel paesaggio diventandone parte.

Esemplare per me è il caso della ciclovie Alpe Adria. Considerata e premiata come migliore ciclovie d’Europa nel 2017, ovviamente si presenta come percorso continuo (anche se a volte la continuità è garantita solo da cartelli di ridotte dimensioni che segnalano quale direzione prendere) e presenta forse un solo breve tratto pericoloso (l’entrata e l’uscita da Palmanova) ma di fatto è costituita da tratti assai vari (pista ciclabile urbana vera e propria, argini di fiumi, strade locali, sentieri, carrarecce, strade bianche, spazio di pertinenza nella strada segnalato a terra, ecc.). Forse proprio per questo però è interessante ed intrigante: non è una “pista” ma un attraversamento di paesaggi europei, dove il tratto più bello è forse quello italiano, non certo perché meglio segnalato ma perché più articolato e vario è il paesaggio: esemplare è l’intrigante percorso Venzona - Udine che, lambendo il Tagliamento, attraversando i paesi ricostruiti dopo il terremoto del 1976, ripercorrendo le colline moreniche e il profondo letto del torrente Cormor; pur con alcune criticità (segnalazione “minuta” e ridotta presenza di punti di ristoro) diventa un’entusiasmante cavalcata tra paesaggi cangianti.

Per tutto questo, ed in questa prospettiva, penso dunque sia utile fare ricerca su questi temi, sulla “ciclabilità”. Sapendo che ci porta a riflettere sull’accessibilità ai servizi (da parte di tutti); a prestare attenzione alle pratiche sociali di formazione e ridefinizione dei “beni comuni” che, ad esempio, oggi tendono a rivendicare le rive dei fiumi, i boschi ripariali, le ferrovie dismesse, la trama di strade bianche, carrarecce e sentieri agresti come spazi e materiali che svolgono al contempo un imprescindibile ruolo ecologico e collettivo (e che, in Italia, paradossalmente, possono essere attraversati liberamente dai cacciatori ma

non da bird watcher o escursionisti); a verificare le pari condizione e opportunità nell'utilizzo del primario spazio collettivo della strada; provando a dare concretezza all'idea di "mobilità equa" e di "giustizia spaziale" (almeno per quella parte che concerne il diritto alla mobilità), il tutto come parte di una riflessione più ampia sui paesaggi della vita quotidiana contemporanea.

Lavorando con "rapida lentezza", confrontando esperienze con curiosità e voglia di imparare, sapendo che nessuno ha ancora (e avrà mai) la ricetta valida ovunque perché ogni volta serve un "progetto su misura" del contesto, un progetto che deve garantire sicurezza e continuità, ma al tempo stesso deve essere capace di imparare dalle pratiche, dal territorio e "dall'uso che se ne fa", dando forma compiuta ai percorsi "potenziali" e riconoscendo che spesso sono già presenti ed in uso reti implicite, un progetto che può essere incrementale e dove l'innovazione avviene passo passo, imparando dal confronto e dall'esperienza.

In viaggio

Risalire le Alpi, attraversare la Drava, costeggiare i pascoli, ritrovarsi nel rombo del tunnel stradale o nel silenzio della galleria dismessa, sentire la ghiaia che scroccia sotto le ruote, guardare il torrente, attraversare il vecchio ponte ferroviario che odora di ferro e ruggine, stare tra il mais e i salici, ascoltare il fruscio delle foglie secche, seguire il fiume, attraversare un confine che non c'è (più), sotto l'autostrada, lo sferragliare dei vagoni, notare vecchi parapetti e desueti paracarri, osservare la ricostruzione comparando le esperienze di Venzona e Gemona, immergersi nei magredi del Tagliamento, seguire il Cormor tra ripidi saliscendi, attraversare il borgo e la città, passare dal mondo delle canalette irrigue a quello dei fossi di scolo, ritrovarsi nella piatta pianura tra ordinati vigneti e lacerti di filari di Gelso, annusare la salsedine, raggiungere la laguna e il mare.

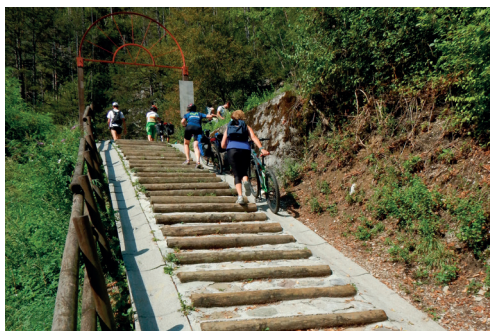
Pedalarci lungo un itinerario come l'Alpe Adria significa muoversi attraverso i paesaggi, osservare le "cose" avendo il tempo di riflettere sul loro susseguirsi, sui processi che le hanno prodotte, sul tempo che le attraversa, sulle parole per dirle: è come disegnare una lunga sezione che "tagliando" le Alpi ci permette di "toccare terra" e "misurare" il mondo.



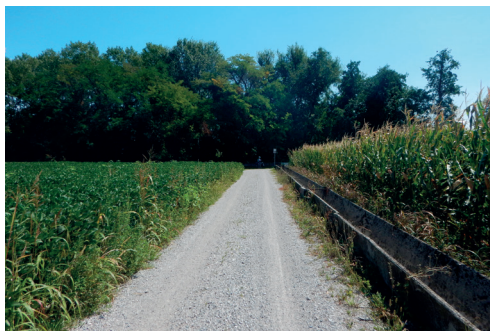
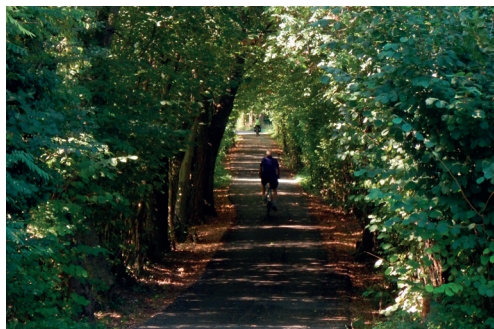
Fotografie di S. Munarin



Fotografie di S. Munarin







Fotografie di S. Munarin



1. Tra queste, segnalerei: lo sviluppo delle reti ciclabili in diverse città dove, accanto alla “storica” esperienza di Ferrara altre città come Bolzano, Cesena, Mestre, Pesaro, Pordenone, hanno visto un aumento apprezzabile della rete e uno ancora più consistente del numero di “utenti”; l’esperienza di “Vento” (“caso studio” ricco di spunti di riflessione ed insegnamenti: vedi www.progetto.vento.polimi.it) la legge De Caro/Gandolfi 11 gennaio 2018, n. 2 che reca *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica* e “persegue l’obiettivo di promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative”.

2. Su questo punto rinvio a S. Munarin, M. C. Tosi, C. Renzoni, M. Pace, *Spazi del welfare*, Quodlibet, Macerata 2011 e S. Munarin, M. C. Tosi, *Welfare Space*, List, Trento/Barcellona 2014.

3. Su questo punto rinvio al sito della ricerca (www.recycleitaly.net) e ai volumi: S. Munarin, L. Fabian (a cura di), *Recycle Italy. Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa 2017; S. Marini, G. Corbellini (a cura di), *Recycled Theory*, Quodlibet, Macerata 2016; E. Fontanari, G. Piperata (a cura di), *Agenda Re-Cycle*, il Mulino, Bologna 2017.

4. L’automobile è diventato un “paradigma” che ha informato di sé lo spazio urbano e la forma delle nostre strade (primario spazio pubblico e collettivo). Dalla larghezza ai raggi di curvatura, dalle pro-

tezioni laterali alla segnaletica, dal tipo di fondo alle modalità di illuminazione, dalla risoluzione degli incroci (pensiamo alle rotatorie) ai limiti di velocità, tutto lo spazio della strada oggi è pensato e determinato per soddisfare chi va in automobile.

5. Labirinti di libertà è termine che ho ripreso da Robert Macfarlane (*Le antiche vie. Un elogio del camminare*, Einaudi, Torino 2013) anche per definire le escursioni e passeggiate che organizzo allo Iuav in qualità di delegato allo sport, amando entrambi i termini e lo straniamento, l’ambiguità che scaturisce dalla loro unione.

6. “Mentre il presidente nazionale di Confindustria, lamentandosi dello scarso sviluppo delle “grandi opere” rimprovera il governo accusandolo di “pensare solo alle piste ciclabili” (cosa tra l’altro assai discutibile) l’Italia ha esportato 1.729.948 biciclette... [e] anche il turismo in bicicletta ha numeri di tutto rispetto (44 miliardi di euro di ricadute in Europa nel 2012), ricadute economiche che, in Italia, potrebbero aumentare, di molto, se, realmente, si pensasse alle infrastrutture e ai servizi per la ciclabilità”. Estratto da: Bollettino Fiab, *Cycling Industries Europe: nasce l’associazione delle imprese che fanno PIL con la bicicletta*, ottobre 2018.

7. Numerosi ormai sono gli esempi di “reti ciclabili” cresciute a partire da limitate spinte iniziali, che però hanno “disvelato” potenzialità e quindi l’interesse dei cittadini e (di conseguenza) degli amministratori.

8. Cfr. L. Mumford, *Pianificazione per le diverse fasi della vita*, in “Urbanistica”, n. 1, 1949.