

Oltre l'automobile. Forme innovative di mobilità per la rigenerazione urbana e territoriale¹

1. Mobilità e governo del territorio. Il ruolo della ricerca in uno scenario che cambia.

Con la pubblicazione del Decreto del Ministro per le infrastrutture e i trasporti del 4 agosto 2017, recante le *Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile*, si è ufficialmente aperta anche in Italia una nuova stagione nella pianificazione dei trasporti a scala urbana e metropolitana, i cui punti cardine sono il riconoscimento della pari dignità fra i diversi utenti della strada e l'obiettivo del riequilibrio modale: un notevole passo avanti, se consideriamo che nelle Direttive per la formazione dei vecchi Piani Urbani del Traffico (1992) – che il decreto ministeriale mantiene, subordinandoli al PUMS – la mobilità ciclistica non era neppure menzionata.

È chiaramente troppo presto per capire se i nuovi strumenti saranno in grado di incidere in modo significativo nelle realtà urbane interessate, oppure se si risolveranno, come è successo in passato ad esempio per molte Agende 21, in atti fini a sé stessi, svuotati in partenza dei loro contenuti strategici dalla mancanza di risorse da destinare al trasporto pubblico e alla mobilità elementare.

Sono invece note le condizioni di partenza con cui essi dovranno misurarsi nelle città, dove, come rileva il rapporto *Ecosistema Urbano 2018* di Legambiente, sono in ripresa gli spostamenti in ambito urbano effettuati con mezzi alternativi ai veicoli privati, che in alcuni casi – Bolzano, Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze e Pisa – addirittura prevalgono. Il quadro riferito all'intero territorio nazionale è però di tutt'altro segno: con il suo parco auto saldamente attestato su 37 milioni di unità, l'Italia conferma il primato del più alto tasso di motorizzazione privata (65 veicoli ogni 100 abitanti, rispetto alla media di 44) tra i grandi paesi europei. L'automobile assorbe oltre l'80% degli spostamenti interni, mentre quelli a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico diminuiscono costantemente.

Un ulteriore passaggio significativo è rappresentato dalla recente approvazione della Legge n. 2 del 31 gennaio 2018, *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*. Questa legge introduce per la prima volta un ampio quadro di obiettivi e strumenti di pianificazione per la mobilità ciclistica, finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative. A corollario di questa finalità generale, si riconoscono obiettivi specifici diretti a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana², alla tutela del patrimonio naturale e ambientale, alla riduzione degli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, alla valorizzazione del territorio e dei beni culturali, all'accrescimento e allo sviluppo dell'attività turistica. Si tratta di un riconoscimento importante, che attribuisce al muoversi in bicicletta (ma la mobilità pedonale è intimamente collegata) ampie valenze di interesse collettivo, fortemente collegate alla programmazione e pianificazione delle trasformazioni urbane e territoriali.

Non solo, la legge fissa anche alcune scadenze rilevanti per quanto attiene agli strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica, secondo un consolidato approccio gerarchico: un piano generale della mobilità ciclistica di scala nazionale, che comprende la definizione di una rete ciclabile nazionale integrata nella rete transeuropea³; i piani regionali della mobilità ciclistica; i piani urbani (comunali) della mobilità ciclistica, denominati biciplan. Lo scenario prospettato è sicuramente virtuoso e mette in primo piano l'esigenza di pensare alla mobilità ciclistica secondo un modello di

¹ Il capitolo 1 è da attribuire a Francesco Alberti e Michele Zazzi, il capitolo 2 a Stefano Munarin, il capitolo 3 a Paolo Pileri.

² Nel nostro caso, giocano a favore sia l'estensione relativamente contenuta della maggior parte delle città italiane che la lunghezza media degli spostamenti giornalieri, per oltre il 27% al di sotto dei 2 km.

³ Si tratta rispettivamente delle reti "Bicitalia" ed "EuroVelo".

reti integrate con il contesto territoriale e socio-economico⁴, ma non si deve dimenticare che la scansione temporale delle scadenze sopra richiamate dovrebbe vedere portati a compimento tutti gli strumenti indicati entro il 19 agosto 2019, limite temporale che appare palesemente ottimistico. A fronte di tali contraddizioni, la discussione sviluppata all'interno del workshop "Oltre l'automobile. Forme innovative di mobilità per la rigenerazione urbana e territoriale" nell'ambito della XXI Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti, testimonia come, su tale versante disciplinare, il mondo scientifico sia sostanzialmente concorde nel riconoscere che, per quanto in modo discontinuo e con molte resistenze, un cambio di paradigma nella mobilità urbana sia comunque in atto anche nel nostro Paese, e che un compito della ricerca sia appunto quello di sostenere e indirizzare tale cambiamento in stretta relazione con altri grandi temi della città contemporanea quali la transizione energetica, la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico, la rigenerazione integrata, l'innovazione tecnologica e sociale.

Che la mobilità sia vista come una delle principali leve a disposizione degli enti territoriali per impostare politiche di sostenibilità trova conferma nelle molteplici declinazioni con cui il tema è stato trattato, riconducibili schematicamente a tre linee di ricerca principali:

- analisi di casi studio e letture tassonomiche delle iniziative intraprese in Italia, volte a evidenziarne i punti di forza e di debolezza in ragione della loro replicabilità;
- definizione di metodi, *tools* e protocolli atti a valutare, monitorare e certificare strategie e azioni di mobilità sostenibile sulla base di parametri misurabili;
- proposte progettuali o meta-progettuali a carattere marcatamente dimostrativo, in cui il riassetto della mobilità diventa l'elemento catalizzatore di processi di rigenerazione di ampio respiro.

A proposito del rapporto tra infrastrutture e sistemi urbani, il 2018 sarà però sicuramente ricordato soprattutto per il crollo del ponte Morandi a Genova. La gravità dell'evento avrebbe potuto essere di stimolo alla definizione di una strategia innovativa per la mobilità delle aree urbane italiane, finalizzata a rimuovere le condizioni di permanente sovraccarico della rete viaria attraverso la diversificazione modale dell'offerta di trasporto e la stretta integrazione fra piani della mobilità e strumenti di governo del territorio. Così come avrebbe dovuto portare a una ricognizione sistematica delle situazioni – non infrequenti nelle nostre città – di palese incompatibilità tra infrastrutture di trasporto e tessuto abitativo, quale premessa alla messa a punto di interventi anche radicali di ristrutturazione urbanistica volti a superare le principali criticità. Al contrario, l'unico tema emerso, sullo sfondo di una discussione immediatamente scivolata nella polemica politica più deteriore, è stato quello relativo all'adeguamento strutturale delle opere stradali: questione ovviamente imprescindibile, ma che, se sganciata da una considerazione critica della realtà italiana, rischia di convogliare ancora una volta tutta l'attenzione e le risorse disponibili sul modello *tout-voiture*, mettendo in secondo piano i tentativi *in nuce* di superarlo.

Alla luce di questo mancato dibattito, le questioni affrontate nel workshop della SIU pochi mesi prima del disastro appaiono oggi quanto mai attuali e impellenti, a cominciare dal riconoscimento del ruolo che la pedonalità e ciclabilità possono giocare, ai fini di un riequilibrio complessivo, nell'assorbire quote rilevanti del traffico urbano, sull'esempio di esperienze nord-europee ormai consolidate. Ma anche nella promozione di modelli di sviluppo sostenibile della città e del territorio, che vanno ben oltre le specificità settoriali del comparto trasporti. Le riflessioni sviluppate nei due capitoli seguenti si collocano appunto in questa prospettiva di ricerca e di progettualità.

2. Sulla ciclabilità: tra mobilità, accessibilità, inclusività, compatibilità e riciclo

⁴ Si veda anche: Tira e Zazzi (2007).

Negli ultimi anni la bicicletta è stata riconsiderata come strumento di mobilità quotidiana, pratica ricreativa, modalità turistica, oggetto di design; facendo emergere ricerche, pratiche e discorsi che si intrecciano con la cultura urbanistica e dovrebbero interessarci per molteplici motivi, di seguito sintetizzati.

1. Le nostre città presentano una buona dotazione di attrezzature (scuole, ospedali, biblioteche, centri civici, campi sportivi, piscine, ecc.), che però spesso non sono ben collegate, facendo dell'accessibilità un problema e al contempo un'occasione per la valorizzazione di questo grande 'capitale pubblico': ricco di potenzialità quando da isola e frammento diventa parte effettiva della trama urbana (Munarin et al. 2011; Munarin e Tosi 2014). In questa prospettiva, la ciclabilità può diventare 'strumento' per avviare una concreta politica di riciclo urbano⁵, ripensando gli edifici e le reti di accessibilità ciclo-pedonale.

2. Parlare di ciclabilità significa anche riflettere sul ruolo sociale della mobilità attiva, riconoscendo che fa bene al fisico ma aiuta anche la mente; fa bene a sé stessi ma è anche pratica di condivisione di spazi, regole, comportamenti. 'Mettersi in moto' stando dentro l'ambiente che si attraversa significa sentire il proprio corpo (il cuore che batte e pompa, il sudore che scende, i muscoli che dolgono) e fare esperienza diretta dei luoghi, entro un'idea di mobilità che fa bene al corpo, alla mente e pure al territorio (che deve essere 'accogliente e sano' e rimane tale dopo il passaggio).

3. Sempre più persone, inoltre, utilizzano la bicicletta per riscoprire paesaggi, dando vita ad una sorta di movimento dal basso che porta all'evidenza 'parchi impliciti'. Migliaia di persone si muovono lungo carrarecce, rive, strade bianche, sentieri, seguendo percorsi riscoperti e condivisi dal basso, secondo una sorta di «labirinti di libertà» (Macfarlane 2013): una rete forse labile ma che progressivamente trasforma in 'parco' interi paesaggi⁶.

4. Possiamo poi riconoscere che la ciclabilità è una mobilità inclusiva. Meno dipendente di altre dal reddito, dall'età, dalla patente. Andare a piedi o in bicicletta è una forma di mobilità che accomuna diverse 'minoranze', che mette sullo stesso piano popolazioni differenti, consentendo a tutti di utilizzare il bene pubblico/collettivo costituito dalla strada. Se ammettiamo che l'automobile abbia portato all'espulsione di tutti gli altri mezzi dalla strada, diventando non più una scelta ma quasi un obbligo, non pare eccessivo sostenere che la bicicletta sia (più) 'democratica'.

5. Possiamo anche dire che si tratti di una forma di mobilità (più) compatibile, non solo per quanto riguarda l'inquinamento e i consumi nel processo di produzione ma anche con le pratiche sociali. Ha un buon grado di compatibilità con le altre funzioni urbane (negozi, scuole, residenza) perché è silenziosa, non inquina, è poco pericolosa, occupa poco spazio, e noi urbanisti dovremmo essere interessati alle conseguenze spaziali delle diverse forme di mobilità, allo spazio che richiedono e producono.

6. Infine, è una mobilità che genera interessanti economie. Le diverse forme di cicloturismo e l'esplorazione del territorio in bicicletta (dalla gita fuoriporta al cicloraduno, dalla vacanza in famiglia al viaggio d'avventura) spesso generano economie proprio nelle regioni marginali o interne, contribuendo a ridistribuire non solo i turisti ma anche il reddito da questi generato. Riconoscendo che le ciclabili hanno 'bisogno' e si 'nutrono' dei paesaggi che attraversano, possiamo quindi considerarle come parte di un progetto di lettura e valorizzazione che inizia 'facendo presa' sui valori presenti.

Entro una società che considera la mobilità un diritto, riflettere su questi temi – come si è fatto nel workshop – significa allora immaginare un grande progetto sociale che garantisca libertà di scelta (auto, bus, metro, bicicletta, piedi) nonché un tragitto piacevole e sicuro; assicuri che lo spazio pubblico (della strada) sia percorribile e attraversabile in autonomia nelle diverse condizioni fisiche

⁵ Si vedano il sito della ricerca: www.recycleitaly.net e i volumi prodotti: Marini e Corbellini 2016; Munarin e Fabian 2017; Fontanari e Piperata 2017.

⁶ E d'altronde molti parchi di Londra sono nati così, si veda: Rasmussen 1972.

e sociali, entro un'idea di città e di urbanistica «per tutte le fasi della vita» (Mumford 1949). In questa prospettiva, occuparsi di ciclabilità significa dare concretezza ad una idea di mobilità equa e di 'giustizia spaziale'.

3. Mobilità felice lungo linee lente antifragili e narrative: la scommessa per rigenerare le nostre aree interne

La grande sfida che più ci sta a cuore da alcuni anni è spiegare che della ciclabilità non ci interessa tanto l'andare in bici, ma il generare una nuova e bella idea dell'abitare il territorio. Pedalare e camminare significa generare luoghi e riaffermare ogni volta il loro essere luoghi unici e non spazi standardizzati (Farinelli 2007). E questo rivoluziona dalla base il modo di progettare, perché cambia il modo di pensare i luoghi e di guardarli. La ciclabilità è un modo di stare, guardare, muoversi, pensare, discutere, amare, sognare, disegnare, domandare, sperare. Nel territorio. Idem per i cammini e altre forme di mobilità lenta.

Ma in Italia, e non solo, viviamo un persistente equivoco: cammini e ciclabili non sono viste come infrastrutture rigenerative, ma come infrastrutture stradali. Da esse mutuano, ridimensionandole, geometrie, manufatti, uso dei materiali e dispositivi di segnalazione. Non è inusuale che i codici stradali li trattino come mini-strade o mini-autostrade. Ed è proprio questo che ciclabili e cammini non sono. Innanzitutto perché non nascono mai solo per congiungere due luoghi. Da sempre e inevitabilmente il tipo di movimento che accade là sopra produce mutua e intima relazione tra chi si muove e ciò che è intorno. La lentezza lavora come una lente – e il gioco di parole non è casuale – che rende possibile percepire anche le più piccole sfumature della realtà che si attraversa, formando in ognuno un lungo e cangiante racconto di territorio. È il racconto di territorio, antico o moderno, l'anima di una linea lenta. E questo non avviene per caso, ma per intenzione di un progetto che usa la lentezza per rendere leggibile quella punteggiatura minuta e sparsa dei paesaggi altrimenti invisibili dall'abitacolo chiuso e veloce di un'auto o di un treno rapido che corrono in un tubo e da cui vediamo solo con "visuale panoramica" ovvero senza fissare lo sguardo (Rosa 2015). Pedalando lungo una ciclabile, i particolari possono organizzarsi in sequenze come le parole si ordinano in un testo. E questo accade se quella linea è progettata per parlare a chi passa. Una bella ciclovia può divenire, così, un possibile filo narrativo. Questo rende intimamente differenti le linee veloci da quelle lente. Questo muta l'approccio progettuale. Lo rende più denso. Progettare una ciclabile non può mai essere solo una questione infrastrutturale, sebbene questa sia una condizione necessaria. Si tratta sempre di una questione di spessore. Lo spessore di una prossimità con cui dialogare. Una prossimità che sta accanto e davanti, metro dopo metro. Nel cicloturismo, fatto di lunghe ciclovie pedalate da chi è più interessato al percorso che alla destinazione, tutto ciò è particolarmente rilevante. Chi pedala su lunghe ciclabili mette assieme frammenti e punti in un insieme lineare. E quello che ricorda è un pensiero lungo, fatto di sequenze. La linea lenta della ciclabilità, come quella dei cammini, diviene così un dispositivo potente che ricuce ciò che è frammentato e a cui, prima di allora, mancava un racconto possibile. La linea lenta è anche un veicolo che riporta le persone in quei luoghi irraggiungibili con la velocità. E lì porta i loro sguardi, le loro domande, le loro curiosità, il loro stupirsi. Con le persone arrivano anche riconoscenza, nuove economie, nuove attenzioni e occupazioni fatte su misura per la sensibilità di quei territori delicati e interni.

Ciclabili lunghe e cammini sono vere e proprie linee antifragili, armature leggere e portanti di un territorio che così si rigenera, superando la frammentazione e facendo leva sulla mobilità lenta e la felicità di chi la percorre. "Mobilità felice" sarebbe più bello definirla, visto che è felice chi la pratica e rende più felice chi ne è attraversato, grazie ai benefici che si generano. Con VENTO si è provato

a fare questo⁷. VENTO ha il volto di una ciclabile, ma il cuore di un progetto di rigenerazione territoriale che ha nel concetto di linea il proprio paradigma culturale. La linea conserva in sé una forza che ricuce, tiene assieme, ricostruisce narrazione, offre coesione, rimette luce sul grande fiume e i suoi paesaggi, dà consistenza e continuità alle piccole realtà locali, rilancia le tante bellezze disperse dandogli un rigo lungo cui leggerle senza impastare le singole peculiarità, storie e tradizioni nel colore opaco di un unico e anaffettivo *marketing* turistico. La linea lenta, nell'idea progettuale di VENTO, trasforma in un nuovo luogo geografico quelle singolarità. Un luogo non può esistere solo perché accessibile (logica del punto), ma anche perché percorribile (logica della linea). La paziente lentezza con cui inoltrarsi diviene parte dello statuto stesso di quei luoghi. Il carattere visionario, ma concreto, e il potere narrativo dei suoi 700 km, hanno fatto di VENTO un progetto non solo riconosciuto, ma baciato dalla riconoscenza. Lungo le oltre trecento località della valle del Po, aree interne e fragili del nostro Paese, la gente, le imprese, le associazioni, le aziende agricole, i volontari, le locande, gli insegnanti, le guide turistiche e i sindaci hanno pian piano depositato speranza di riscatto in una 'semplice' ciclabile, perché hanno capito che quel progetto visionario attiva cooperazione e offre a loro e a chi passa un'altra storia di quei territori, che nessuno vedeva e che i loro sforzi singoli non riuscivano a raccontare, rimanendo incollati a una competizione locale asfissiante e miope. Pensare le linee leggere come dispositivi abilitanti che usano la lentezza per accelerare la rigenerazione è la sfida che più ci interessa raccontare e da cui crediamo si possa ripartire. Pedalando e camminando. Assieme.

Riferimenti bibliografici

- Farinelli F. 2007, *L'invenzione della terra*, Sellerio Editore, Palermo.
- Fontanari E. e Piperata G. (a cura di) 2017, *Agenda Re-Cycle*, il Mulino, Bologna.
- Macfarlane R. 2013, *Le antiche vie*, Einaudi, Torino.
- Marini S. e Corbellini G. (a cura di) 2016, *Recycled Theory*, Quodlibet, Macerata.
- Mumford L. 1949, *Pianificazione per le diverse fasi della vita*, in «Urbanistica», n. 1.
- Munarin S, Tosi M.C., Renzoni C., Pace M., 2011, *Spazi del welfare*, Quodlibet, Macerata.
- Munarin S. e Tosi M.C. 2014, *Welfare Space*, List, Trento/Barcellona.
- Munarin S. e Fabian L. (a cura di) 2017, *Recycle Italy. Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Rasmussen S. E. 1972 (ed. or.1934), *Londra città unica*, Officina Edizioni, Roma.
- Rosa H. 2015, *Accelerazione e Alienazione*, Einaudi, Torino.
- Tira M. e Zazzi M., *Pianificare le reti ciclabili territoriali*, Gangemi Editore, Roma.
- Pileri P., Giacomel A., Giudici G. Moscarelli R. e Bianchi F. 2018, *Ciclabili e cammini per narrare territori*, Ediciclo Editore, Portogruaro (VE).

⁷ Per maggiori informazioni si veda il sito del progetto: www.progetto.vento.polimi.it.