

BICI=PAESAGGIO

+BICI+PAESAGGIO+Bici

Il cicloturismo in Italia, per crescere su percentuali a due cifre del fatturato turistico nazionale (come ad es. in Austria, stimato al 20%), **puo' fare a meno di infrastrutture dedicate e di qualità?**

La risposta è, ovviamente, **NO**.

Per fare uscire dalle nicchie sia il cicloturismo che il semplice uso della bici quotidiano o di svago settimanale che investa una più ampia e capillare relazione città-campagna-territorio (città-sistema dei parchi e delle riserve naturali regionali, città diffusa-territorio intercomunale ed oltre, su distanze e raggi anche intermodali – bici+treno – certamente superiori ai 5-6 km. canonici) non possiamo fare a meno di pretendere infrastrutture dedicate aventi alti gradi di qualità apprezzabili sotto molteplici punti di vista e criteri di valutazione non ultimo quello estetico e rappresentativo, oltre, ovviamente, quello della sicurezza intrinseca e della continuità e interconnessione a rete e per sistemi portanti di mobilità lenta o dolce.

Il ragionamento va tuttavia completato.

Dobbiamo infatti per la stessa ragione anche domandarci:

Il cicloturismo, ma anche il semplice e non meno strutturante uso quotidiano della bici, in Italia **può fare a meno del paesaggio** in generale (città comprese)?

Vale a dire: progettare e **realizzare infrastrutture dedicate e di qualità** per la mobilità ciclistica in Italia, può **voler dire astrarsi ed estraniarsi dal paesaggio, dimenticarsi e dimenticarsi del paesaggio**, che queste stesse infrastrutture attraversano, e col quale dovrebbero positivamente, armonicamente, relazionarsi e interagire?

Può voler dire fare come se il problema non esistesse, quasi che il paesaggio fosse scontato, sottinteso, a parte e a posteriori, come una specie di optional non precisamente misurabile, **come un qualcosa di astruso e non pertinente al discorso, e perfino al lessico, propriamente "tecnico" ed eminentemente progettuale della ciclabilità (della mobilità dolce in generale) vista in chiave solo eminentemente trasportistica o di codice della strada?**

La risposta, per noi, anche in questo caso non può che essere **NO**.

Progettare e costruire infrastrutture per la mobilità ciclistica e cicloturistica di qualità (cioè attrattive e che rendano davvero desiderabile usare la bicicletta come mezzo di trasporto alternativo e competitivo rispetto all'auto privata) oggi in Italia deve invece voler dire saper **cogliere e sviluppare appieno questa occasione quale preziosa opportunità**, – farne un forte motivo ispiratore proprio sul piano economico-ecologico (green economy, ma non solo) non meno che su quello culturale (educativo, formativo, estetico, etico), civile vastamente inteso, proprio in questo nostro difficile momento socioeconomico –, **per occuparci del nostro malandato paesaggio** (città comprese), contribuendo a riassettarlo nella sua salubrità, vitalità, rappresentatività per ridargli senso, nel presente e per il futuro, per curarlo, valorizzarlo, migliorarlo, reinterpretarlo, o costruirne di nuovi ove necessario, neutralizzando i subdoli dèmoni delle banalizzazioni, delle omologazioni, dei tradimenti e delle inerzie. Costruire cioè nuovi moderni paesaggi della mobilità dolce, sapientemente coniugando la storia e la tradizione con l'innovazione, i saperi e la sensibilità contemporanea nel modo di viverli, di muoverci, fruirli, percepirli, riconoscerli, riqualificarli e valorizzarli: **paesaggio e mobilità dolce, non come lusso ma come necessità, strategica risorsa**

economica per uscire dalla crisi. Per noi dunque PAESAGGIO E BICI SI RICHIAMANO A VICENDA, e si accomunano: PAESAGGIO=BICI BICI=PAESAGGIO.

La questione della bici in Italia è anche in gran parte una questione che attiene al rapporto di appartenenza e di condivisione che vogliamo e sappiamo saggiamente e provvidamente intrattenere con i contesti insediativi e geografici, investe le relazioni e le potenzialità che questi offrono o richiedono a varia scala, dal macro al micro, dal generale al dettaglio. Primo fra tutti i contesti, e che tutti li unifica, è il paesaggio (città comprese), in quanto bene comune, senza il quale non possiamo attenderci una credibile “qualità della vita”, degna di questo nome.

Nel contesto delle attuali patologie urbane, sub-urbane, della città diffusa, dello sprawl edilizio e insediativo, della campagna-non-più-campagna e della città-non-più-città, occuparci di mobilità “lenta” nell’Italia contemporanea significa essenzialmente occuparci in prima istanza di innovazione, modernità e paesaggio, cioè di qualità sostenibile dello spazio costruito, naturale, percorso, attraversato, desiderabile, sul quale davvero investire per il presente e il futuro. **Occuparci di paesaggio deve significare anche, oggi più che mai, occuparci di mobilità lenta o dolce, deve significare curare la qualità del nostro muoverci dentro.**

Questo deve essere anche la prima preoccupazione per quella importante (ma in Italia ancora poco conosciuta e praticata) disciplina chiamata **architettura del paesaggio**, che dovrebbe essere convocata non alla fine ma all’inizio del processo, preoccupandoci in primis della **mobilità non motorizzata come grande fondamentale matrice di paesaggio (la qualità ed il valore di un paesaggio si misura anche e soprattutto dalla qualità, dal valore, dalla bellezza delle sue strade, vie e tessuti di mobilità lenta)**.

Questo vale sia per i nostri paesaggi storici o culturali – da tutelare o restaurare anche solo per ciò che di essi rimane –, sia per quelli contemporanei, della quotidianità, dell’ordinarietà o “normalità”, ugualmente degni, che vogliamo di qualità, tutti ancora in massima parte da costruire e far durare, per **poter continuare ad abitare e ad amare ciò che vorremmo continuare a chiamare PAESAGGIO, e non CAOS INSEDIATIVO.**

La responsabilità di questo caos e della distruzione dei nostri paesaggi cade in Italia anche, e non per ultima, su burocratismi, privatismi, settorialismi e specialismi tecnicistici, separazioni e incomunicabilità fra saperi scientifici e cultura umanistico-progettuale, e soprattutto su discipline e pratiche urbanistiche (e conseguenti discipline, teorie e pratiche trasportistiche) spesso miopi, autoreferenziali e dissennate, braccio destro di decenni di cosiddetto governo del territorio (sia di destra che “di sinistra”) dal dopoguerra ad oggi concepito **ad una sola dimensione**, quella dello zoning, del consumo di suolo, di una vorace primordiale speculazione edilizia, quella dell’automobile individuale e del suo raggio di curvatura, cioè la dimensione unica della mobilità motorizzata privata a quattro ruote, onnipresente, ubiquitaria, che ha disegnato la forma e il volto alienante di intere città, intere vaste parti di regioni e provincie italiane massacrate da infrastrutture stradali avulse dai paesaggi attraversati.

Il territorio, il suolo, piegato a queste logiche “urbanistiche”, “viabilistiche”, “trasportistiche” dissennate, diviene mero inanimato supporto di funzioni, la cui logica insediativa prescinde dai luoghi e dalla loro individualità e li riduce all’astrazione geometrica della superficie euclidea; dimenticando la loro profondità spaziale (le ragioni viventi del sottosuolo, e degli orizzonti) e temporali (l’identità della storia, in cui giocano un fattore determinante i modi del nostro muoverci e del nostro viaggiare).

Il paesaggio è ciò che in bicicletta ci muove, ci fa spingere sui pedali e ci fa apprezzare il percorso, non solo e non tanto per raggiungere una meta, ma per come ci arriviamo, per ciò che percepiamo nel raggiungerla, gustandone l’infinita cangiante gamma di cose, tracce, indizi ed esperienze che la precedono, tutto quello che sta in mezzo fra partenza e arrivo diventa il vero motivo di qualsiasi viaggio, dal più lungo al più breve.

Del paesaggio, la parte più prossima, visibile e accessibile direttamente dalla infrastruttura dedicata va direttamente considerata e progettata insieme con la infrastruttura medesima. Questo significa aver sempre presente l'inscindibile rapporto fra infrastruttura ciclabile, o la ciclabilità in generale, e il paesaggio: la vera autentica qualità dell'uno implica la qualità dell'altra, le due qualità si fondono.

Un esempio, fra i più interessanti e attuali di progettazione integrata e sinergica che unifica e fonde infrastruttura dedicata e paesaggio è certamente **il recupero all'uso ciclistico delle ferrovie dismesse**. Questo, nel migliore e più auspicabile degli approcci progettuali, non dovrebbe ridursi ad un banale trasferimento di funzioni e di uso su di un sedime – nel passaggio da un mezzo di trasporto (il treno) ad un altro mezzo (la bicicletta) –, non dovrebbe bastare una semplice opera di pavimentazione di un sedime ex ferroviario (come a volte è successo e succede) per renderlo adatto e idoneo allo scorrimento delle bici. Ma sarebbe invece doveroso un vero e proprio progetto di recupero, di messa in luce, riqualificazione e valorizzazione di quel paesaggio fisico costruito, ma anche paesaggio della memoria, che sempre una linea e una infrastrutturazione ferroviaria lasciano impresso lungo intere strisce di territorio, in quanto archeologia industriale, contenitore di nuova vita e senso (il recupero museale o ai fini dell'accoglienza delle ex stazioni; la suggestione delle gallerie, dei ponti e delle varie altre opere macro e micro recuperate, vere opere di architettura del paesaggio), e avendo attenzione agli aspetti immateriali (*genius loci*) propri di quella determinata storica infrastruttura ferroviaria, condizionata dal paesaggio preesistente e a sua volta fattore di condizionamento e costruzione di un nuovo paesaggio.

La realizzazione di ciclovie può' a buon diritto e in buona sostanza essere ascrivibile ad un vero e proprio lavoro sul e per il paesaggio, una sorta di parco lineare, qualcosa di più di una greenway, un lunga fascia di paesaggio riqualificato, con nuove funzioni e in parte rimodellato con opere finalizzate alla sua accessibilità, percorribilità, godibilità lenta pedonale e ciclabile, alla sua piacevolezza, per conferire attrattività alle rotte e agli itinerari strutturanti reti e sistemi di mobilità dolce di rango superiore (EuroVelo, BicItalia), capaci di accogliere ed ospitare consistenti flussi cicloturistici nord e mittel europei, quelli senza i quali il cosiddetto turismo sostenibile in Italia non decolla.

Il nesso mobilità dolce – paesaggio ha nel presente il momento cruciale e non più rinviabile delle visioni generali e sistemiche, delle scelte coraggiose per l'approntamento dei progetti e dei relativi investimenti, sia in termini di risorse finanziarie che di risorse umane ovvero mentali. Dobbiamo **pensare "al futuro" come modo**, più che come tempo. Pensare "al futuro" come modo significa realizzare il futuro nell'azione del presente, prendere oggi le decisioni giuste per realizzare il futuro prossimo. Stare alle costole delle amministrazioni locali, provinciali, regionali e statali, dei decisori pubblici, in modo che si passi dalle parole ai fatti. Non perdiamo altri treni!

La domanda di qualità così tipica della società presente è **anche una domanda di paesaggi, una domanda di identità e di senso** dei luoghi, una domanda di naturalità diffusa (che non significa tanto natura *selvaggia* e "incontaminabile", ma più semplicemente una naturalità di cui non aver soggezione e che si apparenta con *quotidianità, naturalezza, educata gestualità, creatività* rispettosa degli equilibri, anzi ad essi strettamente legata, senso di *appartenenza*; **una domanda di salubrità e di più consone idonee modalità di percorrenza, attraversamento, accessibilità e fruibilità, ovvero una domanda di mobilità lenta o dolce.**

Poter andare a piedi o in bicicletta, averne gli spazi e i luoghi. Su percorsi sicuri, continui. Ben progettati. Ben realizzati, attraenti, di qualità. Che stimolino nuovi e più vitali sguardi. La risposta culturale, politica, non ultima anche ovviamente "tecnica" e se si vuole "artistica", a questa domanda potrà essere efficace se saprà riconoscerla come **domanda di diritti: diritto alla bellezza, diritto alla natura, diritto all'identità, diritto alla mobilità lenta.**

La bellezza dell'immagine di un territorio costituisce un fattore di crescente importanza sociale. Il

diritto a un contatto agevole e gratificante con gli ambienti naturali e con la geografia dei luoghi della nostra vita, sarà guadagnato quando saremo diventati capaci di **superare lo storico retaggio della contrapposizione fra città e natura.**

In particolare sembra fecondo considerare **il paesaggio come l'oggetto di un'esperienza che diventa sempre più rara e preziosa, perché sempre più rara e preziosa ne è diventata la scoperta progressiva:** il paesaggio "rurale" tagliato dalle grandi e onnipresenti infrastrutture, il paesaggio urbano dilatato e policentrico e indifferenziato non si presentano più, come in passato, come **paesaggi intimi, guadagnati progressivamente alla confidenza e alla memoria.**

Ma **un'inversione di tendenza** o quanto meno un arricchimento dell'offerta che non sia più appiattita sull'esistente e soffocata da una pianificazione e da progetti e realizzazioni inadeguati se non del tutto sbagliati, è **ancora possibile**, anzi è matura. Non perdiamo altro tempo. Occorre un contributo corale, convinto e disinteressato, per il bene comune.

Il recupero e la riqualificazione dei paesaggi a partire anche e proprio dal tessuto delle varie loro percorribilità pubbliche esistenti e in funzione, disponibili o potenziali (reti di strade comunali secondarie a basso traffico, argini e alzaie di fiumi, torrenti, canali, strade rurali o interpoderali, antichi tracciati e reti sentieristiche varie legati anche a sistemi di reti ecologiche) può diventare un elemento determinante nello **sviluppo integrato delle economie locali** in un processo combinato di recupero, tutela, riqualificazione, gestione e soprattutto fruizione e frequentazione consapevole e sostenibile, nonché presidio, dei luoghi e degli ambiti attraversati. In questo senso la mobilità dolce può e deve svolgere fino in fondo la sua fondamentale stimolante funzione di connettere, relazionare e contestualizzare i luoghi in rapporto coi loro paesaggi, dando accessibilità e percorribilità continua, armonica e sostenibile a interi sistemi territoriali.

Questa **progettualità** riferita al paesaggio della mobilità dolce sarà funzionale a riqualificare i territori, promuovendone l'attrattività e inserendoli in una trama accessibile di spazi pubblico-collettivi di area vasta, a favore di una pratica diffusa dell'andare a piedi e in bicicletta, e della percezione lenta e meditata dei luoghi e delle loro geografie, a tutto reciproco vantaggio della qualità dei percorsi e della rigenerazione dei paesaggi da essi attraversati.

Il paesaggio risulta sempre più essere tema d'attualità. Non solo perché la **Convenzione Europea del Paesaggio** sottoscritta dal Consiglio d'Europa nel 2000 a Firenze (ratificata in Italia nel 2006, con la Legge n.°14 del 9 gennaio 2006) ha innescato nel nostro Paese una serie di norme di tutela e valorizzazione da parte degli enti pubblici, ma perché ha costretto a rivedere la cultura progettuale. Eppure la cultura stessa di un paese che enumera una invidiata densità di beni culturali nel territorio e una lunga storia di normative a loro tutela (basti ricordare ovviamente **l'articolo 9 della Costituzione Italiana**, che per primo nella storia introduce la tutela del patrimonio artistico e del paesaggio fra i principi fondamentali di uno Stato) risulta spesso paralizzata, pietrificata, non sensibile alla questione della progettazione del paesaggio come questione attinente in primo luogo a come ci si deve muover dentro per poterlo riconoscere e vivere appieno, cioè della necessità di una sua infrastrutturazione dedicata alla mobilità lenta e dolce (pedonale e ciclabile) quale cruciale fattore qualitativo per la sua reale tutela, riqualificazione, valorizzazione, e modernizzazione.

L'articolo 9 della Costituzione che tutela il paesaggio dovrebbe essere letto e applicato insieme e in sintonia con **l'articolo 32** che tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività.

Paesaggio e ambiente formano un'unità inscindibile.

Dobbiamo ormai partire da una definizione operativa di paesaggio, esaltando il nesso primario fra paesaggio e ambiente, che implica il forte legame fra tutela e costruzione del paesaggio e tutela della salute fisica e mentale. **Lo sviluppo della mobilità dolce di qualità è il suo miglior presidio.**

LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA' DOLCE INTESE COME ELEMENTI STRUTTURANTI IL PAESAGGIO.

Approccio integrato

- tra politiche di settore e paesaggi;
- tra progetto e pianificazione, quali modalità diverse e complementari di rapportarsi con il paesaggio;
- del singolo tracciato/manufatto con il sistema complessivo delle infrastrutture della mobilità.

Obiettivi di qualificazione del sistema della mobilità tramite:

- Superamento di una visione funzionale mono-obiettivo per rispondere ad una pluralità di prestazioni: paesaggistiche, ecologiche, fruibili.
- Il progetto dell'infrastruttura come progetto di paesaggio e il paesaggio come opportunità progettuale.
- Unitarietà e riconoscibilità del singolo tracciato e attente interrelazioni con i diversi contesti attraversati.

Rapporto tra infrastruttura e paesaggio

- Il manufatto nel paesaggio – inserimento/contestualizzazione;
- Il paesaggio dal manufatto – potenzialità/opportunità di fruizione;
- Il valore del manufatto – decoro, riconoscibilità, qualità architettonica e ambientale;
- La progettazione delle aree contermini – il valore aggiunto – riconnessione di elementi/sistemi del paesaggio e contenimento/riqualificazione di situazioni di degrado;
- Progettare le aree contermini in una visione integrata – tutela e valorizzazione delle preesistenze, ricucitura delle reti verdi e delle tessiture territoriali, riqualificazione di situazioni di degrado, valorizzazione di tracciati esistenti;
- Progettare le singole opere d'arte e gli arredi – qualità estetica e ambientale, multifunzionalità degli elementi;
- Progettare aree di sosta e di servizio, non all'insegna della banalizzazione e omologazione dei luoghi, ma in un'ottica di dialogo con il paesaggio, assicurando qualità estetica, creando nuovi spazi di relazione, instaurando nessi funzionali, morfologici e simbolici con il contesto.

ARCHITETTURA DELLA MOBILITA',

l'infrastrutturazione ciclabile come opportunità per ambiente e paesaggio.

Innescare un processo esteso di ricostruzione del paesaggio e dell'ambiente dei territori attraversati dalle rotte, dalle reti e dai sistemi di mobilità dolce.

Uno strumento efficace di avviamento di questo processo, può' essere

IL MASTERPLAN del paesaggio della mobilità dolce.

Esso appronta il disegno d'insieme a scala intercomunale, che ha come spina dorsale la greenway o la ciclovia ovvero l'infrastrutturazione dedicata alla mobilità dolce, e tratta gli spazi aperti e le infrastrutture come materiali di un unico progetto. Si caratterizza per la scelta di governare i progetti locali concreti attraverso un disegno strategico generale che permette di orientare, valutare e precisare le scelte dei molti soggetti coinvolti.

Il masterplan si configura come una ossatura territoriale di mobilità ciclabile e pedonale che si articola a partire dal percorso ciclabile principale e si irraggia per raggiungere parti di territorio più distanti, connettendo emergenze architettoniche, paesaggistiche e abitati, attraversando aree agricole e boschive.

Il masterplan nel suo complesso si pone l'obiettivo di far emergere la complessità ed il valore paesistico e storico dei territori non direttamente adiacenti all'infrastruttura ciclabile e di connettere

una serie di aree, in parte già pubbliche ed in parte da acquisire o convenzionare e riqualificare. Queste aree si configurano come zone dedicate ad una fruizione del paesaggio e della natura e alla riqualificazione paesistica e ambientale, potendo opportunamente accogliere anche le attrezzature per l'ospitalità cicloturistica.

I PROGETTI DI SVILUPPO DELLA MOBILITA' DOLCE DOVREBBERO INTRECCIARE TRE PROSPETTIVE E TRADIZIONI DI RICERCA CHE RICONDUCONO ALL'ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO:

- 1.** La tradizione della **bonifica agro-ambientale delle scienze agro-forestali**, che devono oggi proporsi di costruire una nuova "campagna urbana" ricca di valori ecologici e paesistici;
- 2.** La tradizione del **parco urbano e metropolitano** come materiale del progetto moderno, **come spazio di benessere dei cittadini**, come politica di welfare positivo e materiale;
- 3.** La più recente prospettiva dei **parchi lineari** (in particolare i recuperi delle ferrovie dismesse, e i parchi fluviali) e dei **corridoi ecologici e ricreativi** come infrastrutture fondamentali per la vita dei territori d'area vasta (al pari e più di quelle trasportistiche).

ELEMENTI METODOLOGICI

-CONNETTERE ELEMENTI SIMBOLICI: i percorsi portino sempre a luoghi di interesse, parchi, boschi, cascate, ville, abbiano un punto eccellente di partenza o si articolino attorno ad un luogo che per le sue qualità ambientali e paesistiche meriti di essere guardato e vissuto.

-VALORIZZARE I PERCORSI STORICI: il progetto punti ad una riqualificazione dei percorsi agricoli e forestali esistenti costruendo le connessioni necessarie per permettere la continuità dei percorsi privilegiando un approccio minimale, ossia la realizzazione di nuovi percorsi solo dove strettamente necessario.

- RICERCARE UN EQUILIBRIO FRA FRUIZIONE E PROTEZIONE ECOLOGICA:

i percorsi e le aree di fruizione siano individuati ricercando un equilibrio fra zone di protezione ambientale e aree fruibili. L'intento è quello di preservare dall'attraversamento alcune aree delicate dal punto di vista ecologico, in particolare le aree umide ed alcuni boschi con una maggiore valenza ambientale, oltre ai SIC (Siti di interesse Comunitario).

-FAVORIRE UN PROGETTO LEGGERO E INCREMENTALE CHE SI ADATTA AL TERRITORIO. Un progetto che si basa essenzialmente sull'esistente è un progetto che si presta più facilmente ad un'attuazione per parti, nel tempo, in base ai fondi disponibili, ponendo come prioritarie le connessioni mancanti fra i percorsi vicinali esistenti, la realizzazione di una sobria e ben inserita cartellonistica che non sia essa stessa nuovo motivo di degrado e banalizzazione dei luoghi, e le connessioni con gli abitati.

I MATERIALI E LE TIPOLOGIE DI INTERVENTO DEI PROGETTI LOCALI

I materiali del progetto:

prati, filari, siepi, boschi, boschi da riqualificare, viabilità minore e sentieristica esistente e/o storica; ferrovie dismesse; argini e alzaie, corsi d'acqua.

Le tipologie di intervento:

parco urbano

parco fluviale

connessione città-sistema dei parchi e delle emergenze storico artistiche e naturalistiche

bosco urbano

riqualificazione del paesaggio agrario (agroambientale)

connessione ecologica e ciclabile

forestale

consolidamento degli elementi di naturalità diffusa, seguendo la partitura agraria del territorio, anziché costituire - come avviene di solito - una monotona fascia ecologica parallela alla strada o ciclovia, che ne sottolineerebbe ancora di più il passaggio, isolandola dal contesto.