

lugno/Dicembre 2013

Architettura del paesaggio



€ 16,00
ITALY ONLY

BIKESCAPE • Pedalando per l'Italia • Il Parco dei Tratturi
• Berlino: *biking* capillare • La Bicipolitana di Pesaro • Napoli
ciclabile • "U" Verde a Padova • PedalAdda • Arenzano in
bicicletta • Nuovi *landmark* in Lessinia • Park(e)ing • Il
Lettenviadukt a Zurigo • Olanda: attraversamenti ciclabili
• Rifare paesaggi in Fiandre • Fast Track Russia •



9 771125 025001

28

 PAYSAGE
EDITORE

BUONE PRATICHE, PROGETTI E STRATEGIE

di **Manfredi Leone**

La crisi economica globale sta spingendo significativamente la vendita di biciclette: basti pensare che in Italia nel 2012 ne sono state vendute due milioni, con un aumento di oltre 200.000 pezzi rispetto al 2011. I costi della mobilità quotidiana, in crescita a un ritmo sempre più serrato, costituiscono una delle voci di spesa che maggiormente impegna le risorse economiche degli italiani e, parallelamente, il nostro paese sconta una decisiva arretratezza in relazione alle politiche del trasporto pubblico, con particolare riguardo alla mobilità dolce e sostenibile. In Italia, città come Milano, Torino, Roma, Bologna e, da pochissimo Napoli, hanno già attivato la condivisione della bici come mezzo di trasporto pubblico alternativo, altre si stanno attrezzando, ma sono ancora poche nel nostro paese le realtà che hanno lanciato e realizzato progetti e piani per una ciclabilità in sede propria e protetta. Per quanto riguarda i tracciati diffusi nel territorio, il nostro paese conta su alcuni tratti di grande valenza paesaggistica, spesso ricavati nella sede di ferrovie dismesse (ad esempio la Dobbiaco-Cortina) o sulle rive e alzaie di fiumi e canali (come il Naviglio della Martesana tra Milano e l'Adda). Tra le proposte progettuali italiane recenti, merita una segnalazione VenTo, studio per una ciclovia del Po che unisca Venezia e Torino lungo l'asta fluviale, sfruttando in buona parte gli argini del fiume. Il progetto recupera il tracciato dove storicamente già si snodava il traffico di carri e biciclette, attraversando campagne e borghi, sfruttando anche l'intermodalità di treno e battelli fluviali per coprire gli oltre 670 km del percorso e costruire una nuova rete di itinerari, attraverso paesaggi eccellenti o paesaggi da recuperare.

In sede europea l'azione politica è concreta: a partire dal progetto Eurovelo, rete di percorsi per la mobilità ciclistica internazionale che attraversano il continente, il parlamento europeo ha recentemente deliberato nell'ambito del 7° Programma d'Azione per l'Ambiente (2014-2020) un emendamento che porti alla realizzazione di nuove installazioni e infrastrutture per raddoppiare entro il 2020 gli utenti della bicicletta e i pedoni, migliorando le esistenti infrastrutture e costruendone di nuove, garantendo la sicurezza a queste fasce di utenti del trasporto. Nel resto del mondo il tema della mobilità sostenibile è stato affrontato a diverse scale e declinato in vari paesi, anche molto diversi tra loro per struttura ed economia, con la realizzazione di sistemi integrati urbani e di piste ciclabili che hanno offerto ricadute positive tanto sul tema della congestione delle arterie di traffico, quanto sul tema della salute dei loro abitanti.

Il progetto del paesaggio della bicicletta comprende diverse situazioni: ciclovie naturalistiche che solcano il territorio insinuandosi nei parchi, nei boschi e nei campi; alzaie o rive di fiumi e canali; tracciati urbani che ridisegnano la trama dei percorsi tradizionali e che resistono alla pressione della mobilità veicolare; infrastrutture e attrezzature che attraversano il paesaggio e lo punteggiano. Nei contesti sociali più consapevoli, dove la bicicletta è mezzo di trasporto ma anche modello di sviluppo, la mobilità ciclabile si traduce in sistemi di relazioni, alimenta e indirizza un diverso stile di vita.

Tra gli esempi europei di interventi sugli itinerari ciclabili che hanno connotato in chiave positiva il paesaggio e costruito nuove relazioni tra luoghi, possiamo ricordare la Ciclovia di Lisbona, percorso ciclabile che si snoda sul lungo fiume del Tago. Questo progetto di Joao Gomes da Silva (2009) è parte di una più ampia rete di mobilità ciclabile sviluppata dalla città di Lisbona, il cui



Il Fr

rapporto con il fiume Tago costruisce una fortissima identità, celebrata in questo tracciato. Tutto il percorso è segnato da una continua eterogeneità di spazi e ambienti in cui si susseguono aree industriali, fasce marginali e siti monumentali. Questa condizione, nelle parole dello stesso Gomes da Silva, ha condotto il progetto verso un approccio molto cauto, volto a determinare che tipo di spazio il tracciato avrebbe attraversato. Il progetto prevede una pista ciclabile in asfalto, percorribile nei due sensi, che celebra la memoria della riva, la città e il fiume stesso, tende a ridurre i conflitti con altri sistemi di mobilità e a segnare un percorso inconfondibile, contrassegnato da un sistema di segni e messaggi che si innestano sulle superfici. Un altro esempio di progetto di connessioni per la ciclabilità è il Freedom Bridge, infrastruttura lunga poco meno di un chilometro, completato di recente (autunno 2012) e realizzato nell'ambito del progetto EuroVelo.

Questo elemento sospeso sul fiume Morava, unisce le città di Schloss Hof (Austria) e Nova Ves (Slovacchia), lungo il percorso n. 13 definito "la Pista Ciclabile della Cortina di Ferro": 10.000 chilometri di tracciato ciclabile lungo la linea dello storico fronte di guerra, per riunire due parti d'Europa divise da almeno mezzo secolo di tensioni.

Il Freedom Bridge assume, in questo senso, anche valore simbolico e il progetto conferma la centralità del ruolo dell'Europa nella costruzione di una nuova società interculturale e concretamente connessa. La realizzazione del ponte ha richiesto diversi anni di cantiere e un budget di circa 5 milioni di euro: il progetto si unisce ad altri 30.000 di connessione sui confini, finanziati in questi anni dalla UE per implementare il turismo ciclabile specialmente in regioni storicamente separate e sostenere una più ampia strategia economica legata alla promozione del turismo ecosostenibile. Studi recenti confermano, infatti, che il giro d'affari legato al turismo ciclabile si aggira sui 44.000 miliardi di euro annui: la UE immagina di investire nei prossimi sette anni almeno altri 6.000 miliardi in progetti e infrastrutture.